SKRZYDLATA POLSKA

W numerze: LOTNICZY CZYN 20-LECIA ● „TOR" — NOWY POLSKI RADAR ● CO TO JEST LIBIS? ● KONIEC I POCZĄTEK CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH ● REHABILITACJA

NR 6 (657) ● 9.II.1964 R. ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

Aeroklub Jeleniogórski pierwszy podjął inicjatywę „Skrzydlatej Polski"

(patrz str. 4—5)

Klemens Długaszewski, Ludwik Tokarczyk i Stanisław Płonczyński — to najstarsi piloci komunikacyjni. O tych trzech bohaterach przestworzy czytaj na stronach I, II i III.

Foto: M. Kobrzyński

ECHA LOTU

POTRZEBNY JEST INFORMATOR

KAŻDEGO roku, mniej więcej o tej porze, tysiące młodych obywateli naszego kraju kończących szkołę stoją przed decyzją wyboru swej dalszej drogi w życiu: Co robić po maturze?

Ci, którzy kończą w tej chwili jakieś specjalistyczne technikum, są zapewne w mniejszej rozterce. Wraz z otrzymaniem świadectwa dojrzałości dostaną również dyplom technika. Oznacza to zarazem, że będą mieli nie tylko maturę, ale i określony już zawód. Mogą więc pójść od razu do pracy, która czeka na nich w licznych zakładach, lub — jeżeli zechcą — ubiegać się o przyjęcie na jakąś wyższą uczelnię.

Trudniej, rzec jasna, z tymi przyszłymi maturzystami z liceów ogólnokształcących, którzy muszą wybrać sobie jakiś zawód i dopiero się go uczyć.

Wśród tysięcy prawie już dojrzałych obywateli są setki takich, co oczywiście chcieliby wybrać zawód lotnika i pracować w lotnictwie zawodowo. Pytają więc swych nauczycieli, radzą się starszych, piszą listy do różnych redakcji i proszą o informacje. Otrzymują je, mniej lub bardziej wyczerpujące, z reguły niepełne. W końcu jednak zawsze trafiają jakoś do aeroklubu, a tam im mówią: specjalnych szkół cywilnych nie ma poza wojskowymi; istnieje natomiast kilkuletni cykl szkolenia aeroklubowego, który daje w efekcie, po kilku latach solidnej pracy, patent na pilota zawodowego.

Trudno wówczas zrozumieć młodemu człowiekowi, jeżeli decyduje się na lotnictwo na kilka miesięcy przed maturą, że powinien się zgłosić do aeroklubu będąc już w 8 lub 9 klasie (mając 16 lat); że najpierw musi przejść podstawowe szkolenie szybowcowe do III klasy (może je robić w czasie wakacji); że potem dopiero (z reguły w następnym roku) może odbyć przeszkolenie lotnicze w ramach LPW I i II stopnia (szybowcowe i samolotowe), a następnie, jeśli zechce zostać oficerem lotnictwa, może pójść do jednej z oficerskich szkół lotniczych (na pilota lub nawigatora). Młody człowiek jest zawiedziony. Nie wiedział i nie wyobrażał sobie, że może nie być u nas stacjonarnej cywilnej szkoły lotniczej i że to szkolenie lotnicze odbywa się w taki właśnie, jak mu się wydaje, skomplikowany sposób. Młody człowiek jest także niecierpliwy. Wydaje mu się to wszystko za długo. Rezygnuje więc z lotnictwa i odchodzi szukać innej szkoły. Ma równocześnie żal. Do kogo? Do siebie i do wszystkich. Za co? Za to, że wcześniej nie wiedział, że go we właściwym czasie nie poinformowano jak należy.

Przypadek ten może ktoś uznać za nietypowy, ale, jak zaobserwowałem, zdarza się on u nas jeszcze dość często. Stanowczo za mało informuje się i pisze o warunkach szkolenia lotniczego, szczególnie w terenie. Potrzebny jest pilnie informator, teraz i każdego roku, który dostarczony do szkół dałby młodzieży powszechną i wyczerpującą informację.

Kilka lat temu APRL wydał udaną broszurę: „Jak zostać lotnikiem", tylko, że do dzisiaj nie ma po niej śladu. Należy ją więc wznowić albo wydać coś nowszego; tylko nie na jeden rok, ale od razu na kilka lat.

Ikarus

Z KRAJU

NA TRADYCYJNYM balu we wrocławskim Klubie Dziennikarza, 18 stycznia br., ogłoszono wyniki XIII Konkursu-Plebiscytu zorganizowanego przez redakcję „Słowa Polskiego" oraz Wrocławski i Wojewódzki Komitety Kultury Fizycznej i Turystyki. Najlepszym sportowcem Dolnego Śląska na rok 1963 został aktualny szybowcowy wicemistrz świata JERZY POPIEL. Natomiast w XII Plebiscycie na 10 najlepszych sportowców Ziemi Kieleckiej 3 miejsce zajął **Adam Witek**, szybowcowy mistrz świata 1958 w klasie standard, który uzyskał piękne sukcesy sportowe w 1963 roku na terenie USA i Kanady. Gratulujemy!

✱

ZWYCIĘZCĄ VI Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" został skoczek Aeroklubu Krakowskiego **Andrzej Zalasiński**, który uzyskał za cztery rozegrane konkurencje 1 458,9 pkt. Na drugim miejscu uplasował się również zawodnik z Krakowa — **Zenon Brongiel**, a na trzecim skoczek Aeroklubu Kujawskiego — **Jerzy Nadolski**. Pełne wyniki zawodów ogłosimy w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika.

✱

JAK JUŻ donosiliśmy po Waszyngtonie, Warnie i Paryżu — miastach, w których odbyły się trzy ostatnie spotkania specjalistów astronautyki z całego świata — miejscem kolejnego zjazdu będzie Warszawa. W stolicy, we wrześniu br., odbędzie się kolejny Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej, połączony z sympozjum naukowym zorganizowanym przez Międzynarodową Akademię Astronautyczną. Obecnie możemy dodać, iż warszawski kongres przebiegać będzie pod znakiem lotu człowieka na Księżyc. Problem ten będzie głównym tematem pierwszej części obrad kongresu. W pozostałych dwóch występować będą zagadnienia, bezpośrednio związane z podbojem tego naturalnego satelity Ziemi.

✱

KOMENDA Milicji Obywatelskiej w Łodzi zamierza utworzyć własną, milicyjną sekcję skoczków spadochronowych. Zostaną oni wyszkoleni na specjalnym kursie, przeprowadzonym przez Aeroklub Łódzki. Skoczkowie wybrani będą spośród 50 kandydatów.

✱

STARANIEM kierownictwa klubu fabrycznego Gnaszyńskich Zakładów Lniarskich i Aeroklubu Częstochowskiego zorganizowana została w Gnaszynie lotnicza „Zgaduj-Zgadula" pt. „W przestworzach". Zwycięzcy konkursu przyznano nagrodę — lot samolotem.

✱

ZARZĄD Szkolnego ZMW przy Studium Nauczycielskim i Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze zorganizowały kurs dla instruktorów modelarstwa lotniczego. Program szkoleniowy obejmował 70 godzin wykładowych.

✱

DO POŁOWY stycznia br. ponad 700 kandydatów złożyło swoje podania o przyjęcie na szkolenie szybowcowe w Aeroklubie Łódzkim. Ze względu na to, iż lista kandydatów powiększy się, Aeroklub Łódzki wspólnie z Komitetem Łódzkim ZMS postanowił zorganizować dodatkowy obóz szybowcowy w czasie ferii letnich.

✱

NA TRASIE Moskwa — Warszawa, począwszy od 1 kwietnia br., kursować będą radzieckie samoloty odrzutowe Tu-124. Samoloty te ze znakami „Aerofłotu" będą odlatywały z Moskwy w środy, piątki i soboty w godzinach rannych i powracały z Warszawy tego samego dnia po południu. Dzięki wprowadzeniu nowoczesnego sprzętu przelot na trasie Moskwa — Warszawa zostanie skrócony do dwóch godzin.

✱

W SALI Szkoły Podstawowej nr 23 w Białymstoku odbyło się walne zgromadzenie członków Aeroklubu Białostockiego.

✱

W MIESIĄCU lutym br. podobnie jak i w styczniu br. „Turysta" urządza szereg interesujących 6-dniowych wycieczek drogą lotniczą do Berlina i Pragi. Program wycieczek przewiduje zwiedzanie Berlina, wycieczkę do Poczdamu, zwiedzenie Pragi i imprezę artystyczną. Przejazdy w zwiedzanych miastach uczestnicy wycieczki odbywają w autokarach, a trasę Warszawa — Berlin — Praga — Warszawa — samolotem PLL LOT. Koszt wycieczki około 2 500 złotych. Bliższych szczegółów udzielają oddziały wojewódzkie „Turysty" i centrala, Warszawa, ul. Białobrzeska 32, tel. 22-34-95.

✱

NA JEZIORZE Niegocin koło Giżycka z powodzeniem używane są aerosanie. Na wielkich przestrzeniach jezior Mamry i Śniardwy aerosań używa się jako środka lokomocji, które osiągają prędkość do 100 km/h.

✱

W CELU spopularyzowania zagadnień lotnictwa wśród młodzieży szkolnej, Aeroklub Lubelski zainicjował przeprowadzenie w roku ubiegłym lotniczej zgadujzgaduli. Przy współudziale kuratorium, ZMS, ZMW, ZHP, LOK i redakcji „Kuriera Lubelskiego" zorganizowano dziewięć imprez rejonowych w: Zamościu, Chełmie, Kraśniku, Puławach, Białej Podlaskiej oraz cztery w Lublinie. Uczestniczyło w nich ponad 3 tysiące młodzieży szkół średnich. Konkursy połączone były z występami zespołów artystycznych, wyświetlaniem filmowych kronik o tematyce lotniczej. Poza tym w czasie imprez zapoznano młodzież z zadaniami i rolą aeroklubów regionalnych oraz szkoleniem lotniczym. Finał lotniczej zgaduj-zgaduli odbędzie się w pierwszej połowie lutego br. w Lublinie.

✱

AEROKLUB Poznański zorganizował w okresie ferii świątecznych kurs modelarstwa lotniczego III klasy dla 20 nauczycieli szkół podstawowych, którzy uzyskali uprawnienia instruktorów kół lotniczych i modelarstwa lotniczego III klasy. Wykłady i zajęcia odbywały się w Ośrodku Modelarskim Aeroklubu Poznańskiego.

✱

W DNIU 29 stycznia br. połączyliśmy się telefonicznie ze Szpitalem Miejskim w Krakowie, gdzie po nieszczęśliwym wypadku na torze saneczkowym w Krynicy leży DANUTA ZACHARA — znana szybowniczka i rekordzistka, członkini kadry narodowej w saneczkarstwie. Jak poinformował nas dr Grabczyński, w ciągu kilku dni pobytu w szpitalu stan zdrowia Danuty Zachary znacznie się poprawił. Odniosła ona jednak dość znaczne obrażenia i w związku z tym leczenie potrwa dłużej. W imieniu naszych Czytelników i redakcji „Skrzydlatej" przekazaliśmy Danucie Zacharze — czołowej pilotce i saneczkarce — życzenia jak najszybszego powrotu do zdrowia. (p)

CENTRUM Szybowcowe Aeroklubu PRL w Lesznie, telefon 694, zatrudni niezwłocznie inżyniera lotniczego względnie wykwalifikowanego technika na stanowisku zastępcy szefa technicznego ośrodka. Kandydaci proszeni są o porozumienie się pisemne lub telefoniczne celem bliższego sprecyzowania warunków płacy w zależności od kwalifikacji i omówienia spraw mieszkaniowych.

Z ZAGRANICY

Sport spadochronowy

★ **Zatwierdzeniu** przez FAI uległ międzynarodowy rekord spadochronowy grupy dziewięciu skoczków radzieckich (dzienny), który w dniu 22 sierpnia ub r. w skoku z wysokości 1 500 m uzyskali średnią odległość od środka koła 2,07 m.

★

★ **FAI zatwierdziła** międzynarodowy rekord ośmioosobowej grupy skoczków czechosłowackich (dzienny), który w dniu 4 września ub. r. w skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronów uzyskali wynik 4,29 m średniej odległości od środka koła.

★

★ **Jako rekordy** międzynarodowe zarejestrowane zostały przez FAI skoki indywidualne nocne na celność lądowania skoczków radzieckich:

W. Sawinow — z wysokości 1 500 m — wynik 1,56 m;

B. Artiomow — z wysokości 2 000 m — wynik 3,75 m;

Obydwa skoki wykonane zostały z opóźnionym otwarciem spadochronów.

G. Pikow — z wysokości 1 500 m — wynik 2,94 m; Skok z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

★

★ **Za rekordy** międzynarodowe uznane zostały przez FAI oficjalnie nocne skoki grupowe na celność lądowania, z natychmiastowym otwarciem spadochronów:

3-osobowa grupa czechosłowacka — wysokość 600 m — wynik 1,27 m.

4-osobowa grupa jugosłowiańska — wysokość 1 000 m — wynik 2,03 m.

5-osobowa grupa jugosłowiańska — wysokość 600 m wynik 6,62 m.

6-osobowa grupa jugosłowiańska — wysokość 600 m — wynik 6,57 m.

8-osobowa grupa jugosłowiańska — wysokość 600 m — wynik 7,56 m.

Astronautyka

★ **Z poligonu** rakietowego w Vandenberg (USA) wyrzucono w dniu 19 stycznia br kolejnego sztucznego satelitę Ziemi. Bliższych szczegółów nie podano.

★

★ **Z przylądka** Kennedy'ego na Florydzie 21. I. br wyrzucono na orbitę Ziemi przy pomocy 3-stopniowej rakiety „Thor-Delta" kolejnego satelitę telekomunikacyjnego „Relay II" o ciężarze 83 kG. Apogeum — 7 400 km, perigeum — 2 130 km, okres obiegu — 3 godz. W ciągu jednego obiegu Ziemi za jego pośrednictwem będzie utrzymywana 70 min. łączność telekomunikacyjna między Europą i Ameryką Północną i 40 min. łączność między Japonią i USA.

★

★ **FAI oficjalnie** zatwierdziła rekordy radzieckich kosmonautów. Jako dwa absolutne rekordy świata zarejestrowano wyczyny dokonane na statku kosmicznym „Wostok-5" przez Walerego Bykowskiego w dniach 14 — 19 czerwca 1963 roku: długotrwałość lotu na orbicie — 118 godzin 56 minut 41 sekund oraz łączna odległość lotu orbitalnego — 3 miliony 325 tysięcy 956 km.

Jednocześnie zatwierdzono w kategorii kobiecych absolutnych rekordów świata cztery osiągnięcia Walentyny Nikołajewej-Tiereszkowej na statku kosmicznym „Wostok-6", w dniach 16 — 19 czerwca 1963 roku: długotrwałość lotu na orbicie — 70 godzin 40 minut 48 sekund, wysokość lotu orbitalnego — 231,1 km, odległość lotu orbitalnego — 1 milion 970 km (48 okrążeń Ziemi) i maksymalny ciężar (całkowita masa) wyniesiony na wysokość w locie orbitalnym — 4 713 kG.

Obecnie radzieccy kosmonauci posiadają 8 rekordów w lotach kosmicznych.

Z ZAGRANICY

Komunikacja i transport

★ **Duński** dziennikarz Mogens Hansen obleciał dookoła kulę ziemską w ciągu 42 godzin i 39 minut, korzystając z normalnych rozkładowych połączeń linii komunikacyjnych. Jego rekord pobił Fin — Hyrkee Vaananen, który odbył podróż dookoła świata w ciągu 41 godzin i 50 minut. Rekord ten może być obecnie pobity przy wykorzystaniu samolotów odrzutowych.

★

★ **Czechosłowacja** zajmuje jedno z pierwszych miejsc w Europie pod względem wykorzystania krajowej komunikacji lotniczej. W ciągu roku na każdy tysiąc obywateli 53 osoby odbywają podróż samolotem czechosłowackich linii lotniczych. Linie krajowe obsługują Il-14 i Il-18.

★

★ **„Bussiness Week"** (nr 21 z grudnia ub. r.), amerykański tygodnik, o radzieckim „Aerofłocie": „Ze wszystkich linii lotniczych świata żadna nie może się równać z „Aerofłotem" pod względem liczby pasażerów, długości regularnych linii i wielkości floty samolotów. W roku 1962 „Aerofłot" przewiózł 27 milionów pasażerów, w roku 1963 przewieźć miał 35 milionów. Dla kontrastu „Pan American", największa z międzynarodowych linii amerykańskich przewiozła w roku 1962 niecałe 4,5 miliona pasażerów. Z największej wewnętrznej linii w USA — „United Air Lines" — skorzystało 12,8 mln pasażerów. „Aerofłot" rośnie w przeciętnym tempie 33% rocznie. Wewnętrzne linie regularne „Aerofłotu" mają długość 400 tys. km. Do tego dochodzą linie międzynarodowe o długości 100 tys. km. „Air France" miała w okresie swego szczytowego rozwoju trasy o łącznej długości 388 tys. km. Regularne połączenia „Pan American" mają zaledwie 112 tys. km długości, a „United Air Lines" lata na trasach o długości 29 tys. km."

Militaria

★ **Olbrzymia** demonstracja Japończyków przeciwko bazie samolotów amerykańskich F-105, przystosowywanych do transportu bomb wodorowych, odbyła się w Iokota.

★

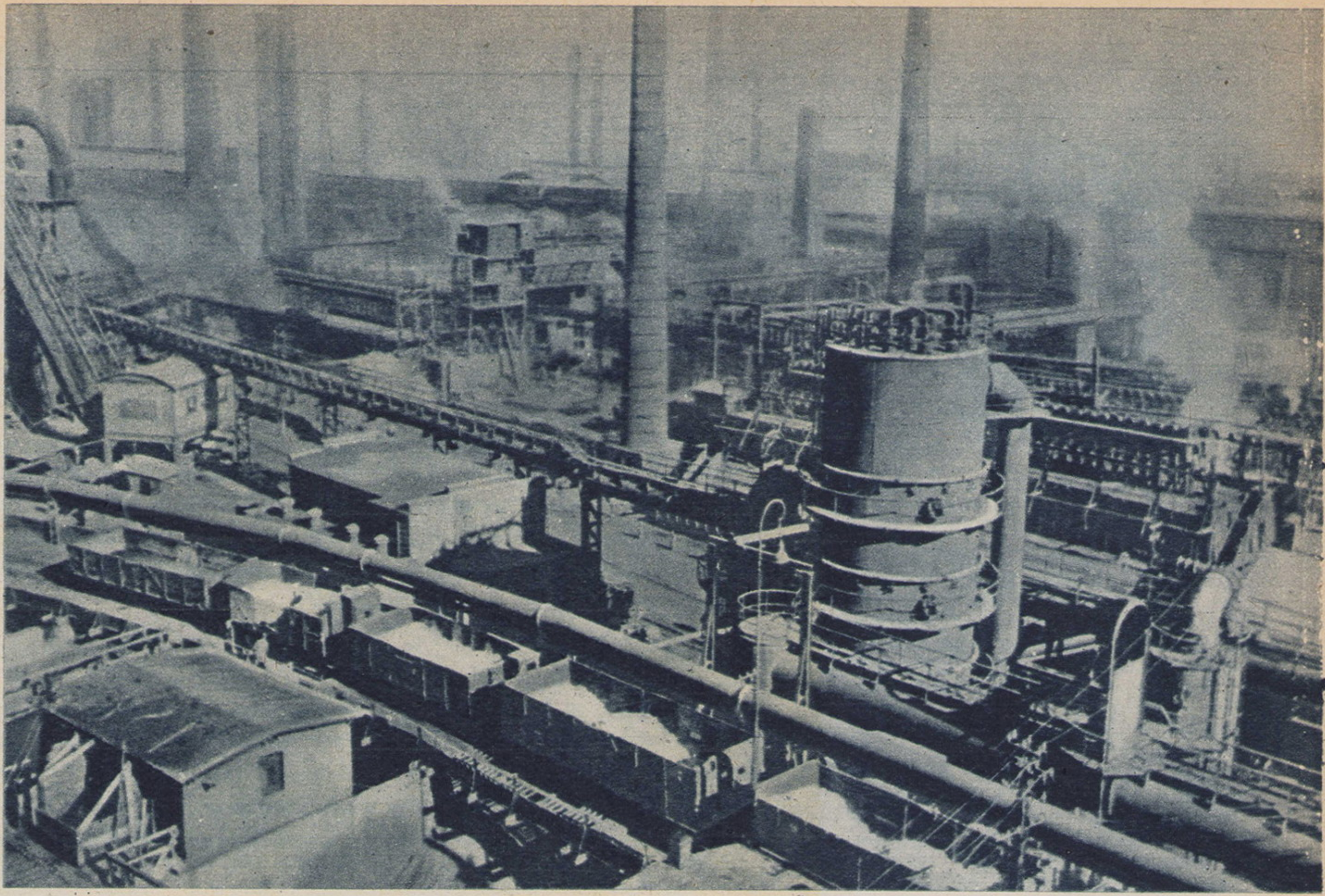
★ **W górach** zachodniej części stanu Maryland (USA) uległ katastrofie amerykański bombowiec odrzutowy B-52. Cała załoga w składzie 6 osób zginęła. Po katastrofie ujawniono, że na pokładzie samolotu znajdowały się dwie bomby wodorowe „bez zapalników".

★

★ **W przemówieniu**, wygłoszonym 17. I. br w Kalininie na wiecu przyjaźni radziecko-kubańskiej, premier ZSRR Nikita Chruszczow poinformował, że właśnie w tym dniu otrzymał od radzieckich uczonych meldunek o doświadczeniach z nowym typem rakiety, który określił jako wspaniały (chodzi o doświadczenia w strefie Oceanu Spokojnego zapowiedziane przez ZSRR na okres od 2 grudnia ub. r. do 25 stycznia 1964 r).

Różne

★ **Jak** donosi paryski dziennik „Liberation" w informacji z Moskwy, według kół bliskich radzieckim kosmonautom Walentyna Tiereszkowa-Nikołajewa, pierwsza kosmonautka świata, oczekuje dziecka. Jeśli wiadomość ta potwierdzi się, będzie to pierwsze dziecko urodzone z małżeństwa zawartego przez mężczyznę i kobietę, którzy przebywali w Kosmosie.



POLSKA 1964

NOWY BYTOM. Huta „Pokój", jeden z naszych gigantów przemysłu ciężkiego na Górnym Śląsku. Gdy dziewiętnaście lat temu zwycięskie wojska radzieckie wkroczyły na zrabowane przez hitlerowskich okupantów ziemie polskie, zniszczenia w przemyśle hutniczym dochodziły do 60 procent ogólnej wartości urządzeń. Dziś — nasz przemysł jest potęgą.

ROZMAWIAMY

Z KIEROWNIKIEM WYDZIAŁU MODELARSKIEGO ZG APRL ZDZISŁAWEM SZAJEWSKIM

Od szeregu lat kieruje Pan małym lotnictwem w Aeroklubie PRL. Czy zainteresowania osobiste pokrywają się z pańską pracą zawodową?

— Jak najbardziej. Z lotnictwem nawiązałem współpracę w OSL Dęblin, począwszy od roku 1946, przechodząc następnie w roku 1948 do Ligi Lotniczej. Wydziałem kieruję od 12 lat. Zawsze pasjonowała mnie budowa, szczególnie modeli redukcyjnych statków powietrznych, a również, co w ścisłej już jest zależności: historia lotnictwa polskiego, której poświęcam każdą wolną chwilę. Jeśli chodzi o moją funkcję, to staram się między innymi o to, aby w naszych 768 modelarniach oprócz szkolenia czysto technicznego nie zabrakło czasu na pielęgnowanie tradycji ludowego lotnictwa polskiego.

Czy można prosić o kilka informacji na temat minionego roku szkoleniowego, które byłyby jakimś zobrazowaniem „ulotnieczenia" naszych najmłodszych obywateli?

— Z prawdziwą satysfakcją mogę stwierdzić, że rok miniony był owocny pod wieloma względami. Ogółem, na przykład, wyszkolono 17 305 modelarzy oraz 108 instruktorów. W 57 imprezach masowych przez nas prowadzonych brało udział 4237 zawodników. Natomiast w imprezach centralnych startowało 1678 zawodników. Godny uwagi jest fakt, że ponad 300 modelarzy, członków naszej organizacji, zostało przyjętych na dalsze szkolenie lotnicze w aeroklubach regionalnych. Jestem przekonany, że duszą i ciałem pozostaną w lotnictwie sportowym lub jego gałęziach pomocniczych na zawsze. Poza tym, nasi wyczynowcy ustalili, co dotąd rzadko się zdarzało, aż 10 rekordów krajowych, wypełniając w tym pięć pustych miejsc w tabeli przeznaczonej dla modeli zdalnie kierowanych.

Obecnie dzieci i młodzież pasjonują się, jak wiadomo, budową modeli rakiet i radiomodeli. Czy wydział wychodzi na przeciw tym zainteresowaniom?

— Naturalnie. Wystarczy przypomnieć, że w 1962 roku zorganizowaliśmy pierwsze zawody modeli rakiet w Europie. Gorzej oczywiście było ze szkoleniem, nie tylko masowym. Wierzymy, iż rok bieżący będzie przełomowy, tym bardziej, że wszelkie zagadnienia, a należą one do niezbyt łatwych, rozwiązywać chcemy w oparciu o współpracę z krakowskim DOR-em, który jak wiadomo legitymuje się wspaniałymi osiągnięciami z dziedziny techniki rakietowej. Między innymi zorganizujemy pierwszy kurs dla instruktorów rakietnictwa.

Jeśli chodzi o modele zdalnie kierowane, to i w tej dziedzinie spodziewamy się pomóc młodym konstruktorom, gdyż uruchomiliśmy produkcję aparatur w naszym warszawskim ośrodku. Podjęliśmy to zadanie sami, gdyż żadna wytwórnia nie mogła zagwarantować terminowego wykonania zespołów. Zdajemy sobie ponadto sprawę, że o rozwoju zajęć politechnicznych decyduje w poważnym stopniu zaplecze materiałowe, a także odpowiednie wydawnictwa. Stąd też wywodzą się nasze usilne starania, aby w roku bieżącym jak i latach następnych nie brakowało niezbędnych zestawów materiałowych, planów oraz wydawnictw książkowych.

(p.e.)

LOTNICZY CZYN XX LECIA

AEROKLUB JELENIOGÓRSKI

pierwszy podjął inicjatywę „Skrzydlatej”

INSTRUKTORZY: Zorganizujemy turniej akrobacji samolotowej (czerwiec), IV Jeżowskie Zawody Szybowcowe (sierpień) i mecz z Poznaniem (wrzesień). Wykonamy prace związane z zabezpieczeniem przeciwpożarowym obiektów wartości około 20 000 zł. Społecznie będziemy obsługiwać i konserwować ciągnik. Odnowimy, pomalujemy ograniczniki na lotnisku. Wygłosimy pogadanki ogólnolotnicze w zakładach pracy i szkołach.

MECHANICY: Przerobimy skasowany samochód na beczkowóz do benzyny. Zbudujemy przyczepę dwukołową do celów gospodarczych. Urządzimy na lotnisku warsztat mechaniczny. Przeprowadzimy remont główny „Bociana” SP-2032. Odnowimy wózki transportowe i małe bezetki. Zrobimy w ramach własnych osprzęt startowy. Na terenie jeżowskiej szkoły wybudujemy ogródek dla dzieci.

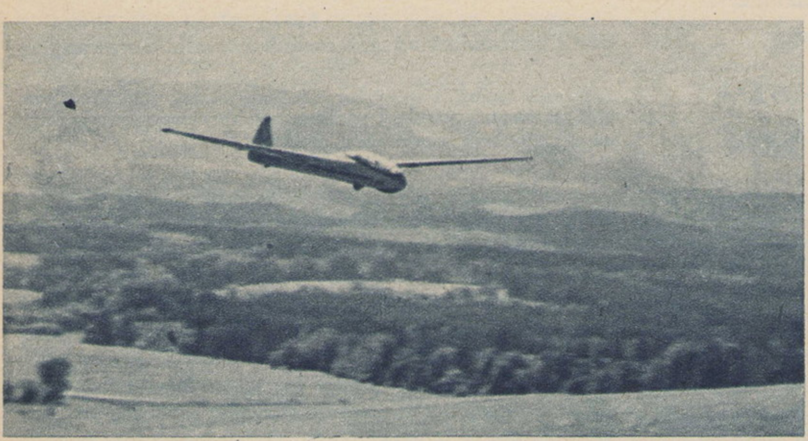
MODELARZE: Zorganizujemy zawody o puchar „Modelarza” (kwiecień) i zawody latawców (wrzesień). Zbudujemy plastyczny model fali jeżowskiej oraz modele — pomoce naukowe dla wyszkolenia. Przepracujemy społecznie na lotnisku minimum 100 godzin.

ADMINISTRACJA: Będziemy opiekować się kwietnikami, klombami i rabatami na terenie WOS Jeżów (dotychczas prace zlecone wartości około 5 000 zł). Zorganizujemy, wykorzystując odpadki kuchenne, tucz trzody chlewnej. Zasadzimy 60 drzewek owocowych.

LEDWO miesiąc temu „Skrzydlata” rzuciła hasło: organizujmy lotniczy czyn dwudziestolecia. I oto z prawdziwą satysfakcją możemy odnotować pierwszy meldunek, który przyszedł z Jeleniej Góry w odpowiedzi na naszą inicjatywę. Entuzjaści spod Śnieżki i tym razem wyprzedzili inne ośrodki Aeroklubu PRL.

Tak zwykle w sporcie bywa, że szczęście jest po stronie silniejszego. Martwy sezon w klubach, licznie wykorzystywane obecnie urlopy — to warunki nie sprzyjające do rozwijania jakiejkolwiek działalności. Tym wyżej więc trzeba cenić, tych, którzy potrafili się tak szybko zmobilizować w pięknym dziele lotniczego czynu dwudziestolecia. Tylko sprężysta organizacja, właściwe ustawienie polityczne, energiczne kierownictwo i pełny oddania dla pracy personel mogą — umiejętnie zespolone — pozwalać na sukcesy. To właśnie chyba umożliwia Aeroklubowi Jeleniogórskiemu, w szkoleniu sporcie i gospodarce, znajdować się zawsze w krajowej czołówce. To właśnie pozwoliło mu jako pierwszemu w lotnictwie sportowym podjąć zobowiązania dla uczczenia dwudziestej rocznicy istnienia naszej Ludowej Ojczyzny.

Dość często zdarza nam się pisać pochlebnie o jeleniogórskim klubie.



Wyżej: „Bocian” na tle doliny jeleniogórskiej. Niżej: Każdego roku wyczynowy Ośrodek Szybowcowy Aeroklubu Jeleniogórskiego przypina młodzieży z LPW „skrzydła” w postaci wielu wylatanych godzin, uprawnień pilotażowych i srebrnych odznak.

Ale nie rzucamy chyba słów na wiatr. Inicjatywa, którą podjęła „Skrzydlata” w jubileuszowym roku PRL, ma o wiele większe znaczenie i zasięg niż szereg innych naszych propozycji rzuconych w ostatnich latach. Z tym większym więc przejęciem czekaliśmy na odzew. Tym bardziej ucieszyły nas wiadomości, że akcja chwyciła. Że są pierwsze zobowiązania. Że, mamy nadzieję, lawina ruszyła.

Inicjatywa „Skrzydlatej” — powiedział nam wiceprezes urzędujący AJ Tadeusz Kaczmarek — wyszła naprzeciw naszym planom. W naszym regionie został już — na przykład — opracowany plan imprez sportowych organizowanych przez miejscowe zrzeszenia i kluby dla uczczenia XX-lecia PRL. Wszystkie projektowane przez nas zawody weszły do tego planu. Podobnie z innymi zobowiązaniami. My, lotnicy, nie możemy pozostać w tyle w okazaniu jak wiele zawdzięczamy naszemu państwu. A przecież inne zakłady pracy, organizacje podjęły już wiele cennych zobowiązań. Dobrze więc się stało, że „Skrzydlata” pobudziła lotników sportowych do działania oraz nadała formy organizacyjne lotniczemu czynowi dwudziestolecia, do którego chcemy dołączyć i naszą skromną „cegiełkę”.

Popatrzmy więc na pierwsze zobowiązania w ramach lotniczego czynu dwudziestolecia. Od razu widać, że włączył się doń cały personel jeleniogórskiego klubu. Nie objął wprawdzie pilotów treningowych, ale możliwe to będzie dopiero po najbliższym ogólnym zebraniu. Zresztą, wydaje nam się, także żaden turnus w jeżowskim ośrodku nie ominie okazji, by pracą społeczną zapisać się w dziejach szkoły. Wszelkie zadeklarowane — wymienione wyżej — prace mają poważny, konkretny charakter. Wiele z nich dotyczy spraw gospodarczych. Po prostu aeroklub nie zatrudnia pracowników fizycznych i dotychczas prawie wszystkie np. roboty ziemne były realizowane na zasadzie zleceń. Te jak wiadomo, są kosztowne. Stąd, idące w dziesiątki tysięcy oszczędności przy wykonywaniu w czynie społecznym wykopów związanych z zabezpieczeniem przeciwpożarowym.

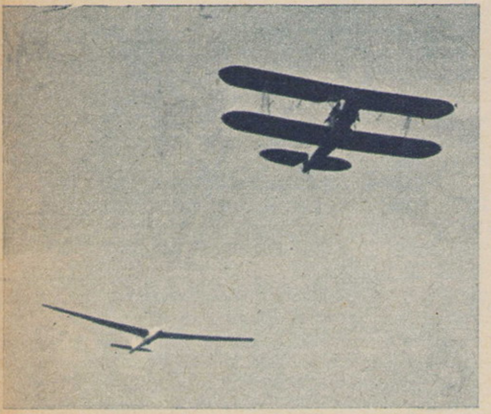
Liczne i różnorakie zobowiązania podjęte przez personel Aeroklubu Jeleniogórskiego ujawniają, że w naszych ośrodkach — nawet w tych najlepszych — jest wiele, wiele do zrobienia. I choć czasem tu i tam zapomina się, że Aeroklub PRL jest zgodnie ze statutem stowarzyszeniem wyższej użyteczności publicznej, dla inicjatywy społecznej, dla pracy społecznej jest w lotnictwie sportowym przeogromne pole do popisu. Trzeba tylko te zjawiska dostrzegać i doceniać.

Szybka i jakże wymowna reakcja na naszą inicjatywę najlepszym tego dowodem. Od dawna wiadomo, że na patriotyzm, na wyjątkowe umiłowanie swego zawodu można

Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Jeleniogórskiego Tadeusz Kaczmarek jest nie tylko aktywnym działaczem ale i czynnym sportowcem lotniczym. Na zdjęciu: Tadeusz Kaczmarek w czasie Samolotowych Mistrzostw Polski w Białymstoku.

Foto: Stanisław Jaśko (4)

liczyć u wszystkich pracowników lotnictwa. I tych co „w powietrzu" i tych „co na ziemi". Dlatego otrzymaliśmy już sygnały z innych aeroklubów, że wkrótce włączą się do lotniczego czynu dwudziestolecia. Że, być może, podejmą więcej i jeszcze lepsze zobowiązania niż jeleniogórzanie. Życzymy im tego bardzo. Wszystko będziemy skwapliwie odnotowywali: i zadeklarowane prace i ich realizację. Czekamy więc na wiadomości pod hasłem: LOTNICZY CZYN DWUDZIESTOLECIA.



Wiele trosk i starań przykładają instruktorzy jeleniogórscy, by każdy start przynosił konkretne efekty w postaci nowych umiejętności, uprawnień czy odznak.

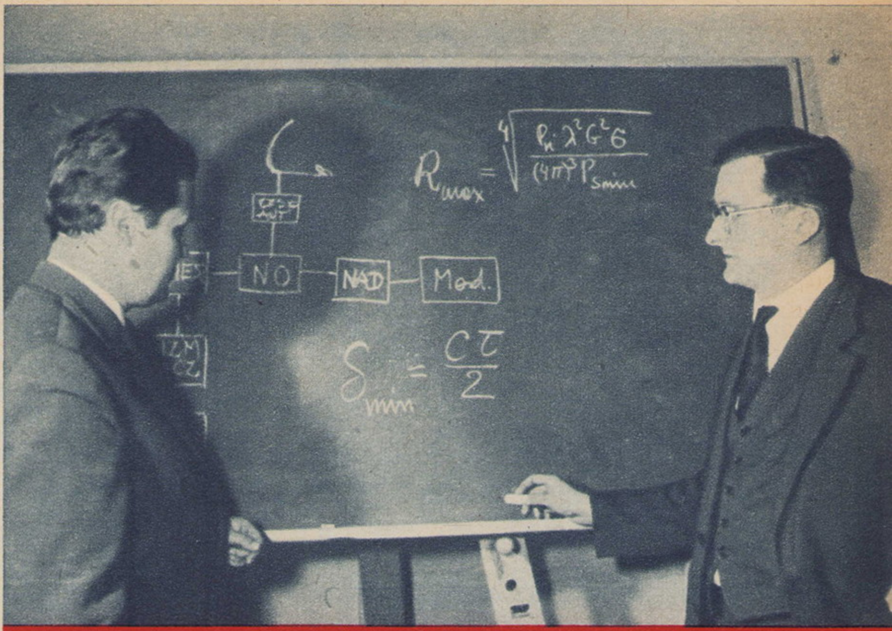
Rok 1963 dobrze zapisał się w historii Aeroklubu Jeleniogórskiego. Wylatano tam na szybowcach 6 400 godzin. Uzyskano 81 przewyższeń. Zdobyto 39 srebrnych i 28 złotych odznak oraz 15 diamentów. Wykonano ponad 4 200 startów z wyciągarki. Przeleciano ogółem 35 513 kilometrów, w tym 14 523 po trasach zamkniętych. Szkolono ogółem 419 pilotów. Uczestnicy obozów LPW uzyskali najwyższe w kraju liczby wylatanych godzin (średnio). W Całorocznych Zawodach „Skrzydlatej" uzyskano 82 994 punkty.

Jubileuszowy rok Polski Ludowej jest jednocześnie dwudziestym rokiem istnienia ludowego lotnictwa. Te dwie okazje, związane z nimi czyny społeczne naszych pilotów, mechaników i w ogóle wszystkich pracowników lotnictwa sportowego, pozwalają przypuszczać, że bieżący rok przyniesie wszystkim nowe sukcesy. Życzymy Aeroklubowi Jeleniogórskiemu, gratulując sprawności działania w podejmowaniu czynu dwudziestolecia, by jego tegoroczne osiągnięcia były jak najlepsze. I... by w swoich sukcesach nie byli samotni.

KORMORAN

„TOR" NOWY POLSKI RADAR

NIEDAWNO prasa doniosła o skonstruowaniu przez polskich specjalistów nowego radaru „TOR", przeznaczonego do obserwacji obiektów znajdujących się na powierzchni ziemi lub wody, a konkretnie do obserwacji lotnisk lub basenów portowych. O użyteczności takiego urządzenia nie ma potrzeby na pewno nikogo przekonywać. Przypomnijmy tu choćby taki fakt jak to, że obecnie częstotliwość startów i lądowań na lotniskach ciągle się zwiększa, że samoloty startują i lądują coraz częściej bez względu na porę dnia czy stan pogody. W tej sytuacji trudno polegać już tylko na oku kontrolera znajdującego się choćby na najwyższej wieży lotniskowej. Trudno wymagać, aby dostrzegł on w środku nocy lub podczas gęstej mgły czy samolot wykołował już po wylądowaniu do bezpiecznej strefy, czy znajduje się jeszcze na pasie startowym. Celowi temu służy właśnie nowy polski radar „TOR", który w takich warunkach daje sobie świetnie radę.



Projektanci nowego polskiego radaru „TOR" (od lewej): inż. B. Jankowski i inż. T. Gawron

Niedawno specjaliści z Przemysłowego Instytutu Telekomunikacji przeprowadzili już praktyczne doświadczenia z „TOR-em" na jednym z lotnisk i naszym wybrzeżu. „TOR" spisał się znakomicie. Nie tylko dokładnie rejestrował każdy poruszający się w obrębie lotniska samolot ale wyraźnie rozróżniał reflektory na pasach startowych, a nawet ludzi. Podobne zalety wykazał nad morzem, gdzie wyczerpująco informował o poruszających się po basenie portowym statkach czy kutrach.

Głównymi projektantami „TOR-u" są inż. inż. Tadeusz Gawron i Bohdan Jankowski. Do nich też zwracamy się o bliższe zapoznanie nas z nowym polskim radarem.

— Pracę nad opracowaniem „TOR-u" mówi inż. T. Gawron — rozpoczęliśmy jeszcze przed kilku laty. Sama myśl zbudowania u nas tego typu radaru powstała między innymi ze śledzenia tendencji rozwojowych w konstrukcji stacji radiolokacyjnych. Jak wynika z prasy fachowej, dotychczas tego rodzaju urządzenia produkuje na świecie niewiele krajów. Do tej pory znamy tej klasy radar angielski ASMI, radar Philipsa i amerykański ASDE. Już chociażby to wskazuje, że skonstruowanie tego rodzaju stacji radiolokacyjnych nie należy wcale do rzeczy łatwych.

W porównaniu z radarami o innych przeznaczeniach trzeba tu rozwiązać cały szereg trudnych zagadnień, jak chociażby zagadnienie polaryzacji kołowej służącej do eliminacji zakłóceń pochodzących od opadów atmosferycznych. Układy tego typu nie są jeszcze zastosowane w radarze angielskim, który widziałem w Londynie. A zmniejsza to wyraźnie wykrywalność obiektów na lotnisku i pasach startowych podczas złych warunków atmosferycznych. W sumie o naszym „TOR-ze" można powiedzieć, że należy on niewątpliwie do konstrukcji nowoczesnych i nie ustępuje rozwiązaniom zagranicznym.

— Jakimi parametrami charakteryzuje się „TOR"?

— Ograniczymy się może tylko do niektórych parametrów — mówi z kolei inż. B. Jankowski. — A więc radar ten pracuje z impulsem 20 nanosekund, czyli 20 miliardowych części sekundy na falach milimetrowych. Te właśnie parametry umożliwiły nam uzyskanie dużej możności rozróżniania przedmiotów i wiernej informacji o ich poruszaniu się po powierzchni lotniska czy lustrze wody. Jak już wspomniał kolega, dzięki zastosowaniu polaryzacji kołowej uniknęliśmy zamazywania ekranu odbiciami od deszczu czy śniegu. Dodajmy jeszcze — co nie jest rzeczą bez znaczenia — że nasza stacja radiolokacyjna „TOR" odpowiada wszystkim wymaganiom, stawianym tego rodzaju urządzeniom przez Komisję Transportu RWPG.

— A kiedy „TOR" służyć będzie praktycznie polskim lotniskom czy portom?

— Nie widzimy większych przeszkód, by po próbach prototypu wyposażać w ciągu najbliższych lat porty lotnicze czy morskie w radar „TOR". Obecnie możemy powiedzieć, że po przeprowadzeniu prób z modelem „TOR-u" budujemy już prototyp, który powinien być ukończony jeszcze w tym roku.

— I na zakończenie jeszcze jedno pytanie do obu Panów. Jakie osiągnięcia macie już na swoim koncie lub nad czym obecnie pracujecie poza „TOR-em"?

— Oczywiście nasza dotychczasowa działalność nie ograniczała się tylko do „TOR-u" — mówi inż. B. Jankowski. — Ja osobiście poza pracą przy stacji radiolokacyjnej „TOR" współpracowałem przy radarze dużego zasięgu „AVIA". Jak wiadomo radar ten pracuje od kilku lat na lotnisku Okęcie w Warszawie. W konkursie „Mistrz Techniki" organizowanym przez „Życie Warszawy" w roku 1959 cały nasz zespół otrzymał właśnie za ten radar drugą nagrodę. Chciałbym tu jeszcze przypomnieć, że opracowaniem urządzenia „TOR" zajmuje się w Instytucie duża grupa specjalistów, której pracą kierujemy wspólnie z inż. T. Gawronem.

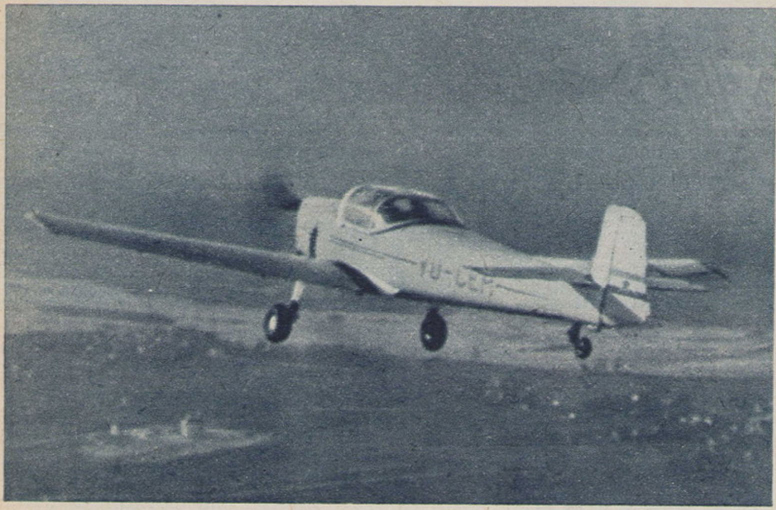
— Jeśli chodzi o mnie — mówi inż. Gawron — to właściwie współpraca przy „TOR-ze" została już zakończona i obecnie współpracuję przy budowie następnego radaru „AVII B", będącego dalszą wersją rozwojową stacji radiolokacyjnej pracującej już na Okęciu. „AVIA B", można to powiedzieć już teraz, będzie znacznie przewyższała zaletami swą poprzedniczkę.

Rozmawiał: M. RZESZOWSKI

CO TO JEST LIBIS?

Inż. ROMUALD GUDEL

Korespondencja własna z Jugosławii



Trzymiejscowy samolot sportowo-turystyczny LIBIS-160.

W podróży po Jugosławii, z programem obejmującym między innymi odwiedzenie ważniejszych ośrodków i użytkowników lotnictwa gospodarczego, zostaliśmy zaproszeni w Lublianie — do LIBIS. Ta dźwięczna nazwa to po prostu skrót oznaczenia miejscowego Instytutu Lotnictwa (Letejski Inštitut „Branko Ivanuš" Slovenija).

Ponieważ każda instytucja jak i zakłady produkcyjne w myśl ustawodawstwa jugosłowiańskiego muszą być samowystarczalne, starają się przeto wszelkimi środkami zarobić na swój byt. Stąd też LIBIS, mimo założeń instytucji naukowej, produkuje również samoloty, a głównie szybowce. W swym wieloletnim dorobku LIBIS ma cały szereg prototypów szybowców, a niektóre z nich ukazały się w serii. Tu została wykonana także seria szkolno-treningowego samolotu LIBIS-160.

LIBIS posiada niewielkie wprawdzie lecz wysokiej klasy biuro konstrukcyjne, które wspólnie z całą załogą, na niewielkiej powierzchni produkcyjnej, borykając się z różnymi trudnościami technicznymi (np. w 1962 r. pożar zniszczył halę produkcyjną) realizuje swoje prototypy. Na szczególną uwagę zasługuje szybowiec szkolno-treningowy LIBIS-17 oraz samolot LIBIS-160 i jego modyfikacja LIBIS-210. Oto ich opisy.

Dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy LIBIS-17

Szybowiec LIBIS-17 wykonany jest z uwzględnieniem najnowszych kierunków wiedzy szybowcowej, a zarazem posiada wiele rozwiązań konstrukcyjnych odbiegających od powszechnie stosowanych w tradycyjnych typach szybowców. Wnosi on do szybownictwa nowe wartości techniczno-użytkowe. Konstruktorem tego szybowca jest inż. Marian Slanovec, a prace projektowe rozpoczęto w 1959 r. Uwzględniono w nim ogólne tendencje jugosłowiańskiego szybownictwa, tak co do metod szkolenia jak i stosowania materiałów lotniczych. Szybowiec wykonany jest wg warunków ustalonych w 1960 roku na OSTIV. W chwili obecnej szybowiec LIBIS-17 przeszedł pełne próby homologacyjne i próbną eksploatację. Jego konstrukcja i dalszy rozwój pochłonęły około 18 000 roboczogodzin. Próby przeprowadzano przy ścisłej współpracy i nadzorze: UCV (Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych — Uprava Civilnog Vazduhoplovstva), VOC (Instytut Lotnictwa — Vazduhoplovni Opitni Centar) i SVC (Centrum Szybowcowe — Savezni Vazduhoplovni Centar Vršac).

Mimo że LIBIS-17 pomyślany jest jako szybowiec szkolno-treningowy, posiada jednak własności lotne szybowca wyczynowego. Koncepcję szybowca szkolno-treningowego charakteryzuje między innymi prosta, mocna budowa, oryginalny kształt kadłuba, otwieranie kabiny, stateczność itd. Zwiększona prędkość przelotowa, przy bardzo dobrych własnościach krążenia pozwalają stosować szybowiec zarówno do szkolenia jak i do celów zawodniczych, jako szybowiec jednomiejscowy i dwumiejscowy.

Szybowiec dopuszczony jest do podstawowej akrobacji (współczynnik przeciążenia m = 5,75) i lotów w burzliwej atmosferze przy podmuchach plus-minus 30 m/sek (przy prędkości dopuszczalnej 144 km/h). Dobre własności lotne są wynikiem starannego wykończenia szybowca, jak i zastosowania laminarnych profili. Z biegunowej szybowca wynika (a są to wielkości nie teoretyczne lecz rzeczywiście pomierzone), że szybowiec LIBIS-17 (jako jednomiejscowy) może być w swych osiągach porównany z jednomiejscowym wyczynowym szybowcem „Weihe" (przy prędkości 60—83 km/h szybowiec „Weihe" jest nieco lepszy lecz powyżej 83 km/h traci swą przewagę na korzyść szybowca LIBIS-17).

Tak więc szybowiec LIBIS-17 może być jednocześnie wykorzystywany jako szybowiec dwumiejscowy i jednomiejscowy, co dla małych aeroklubów nie posiadających dużych dochodów jest bardzo korzystne. W przypadku dobrych warunków termicznych przy jednoosobowej obsadzie, na drugim miejscu ustawia się odpowiedni 90 kG balast, ażeby wykorzystać większe prędkości szybowca (może być to np. balast wodny, uważany w miarę pogarszania się warunków). LIBIS-17 posiada praktyczną doskonałość — 27, a przy odpowiednich zabiegach (staranne mycie i polerowanie krawędzi natarcia) nawet do 30.

LIBIS-17 jest dwumiejscowym, wolnonośnym górnopłatem. Płat konstrukcji drewnianej z profilem NACA-63-3-618. Kadłub konstrukcji kratowej-metalowej, kryty płótnem. Usterzenie poziome i pionowe konstrukcji drewnianej. Stateczniki przestawialne w locie. Podwozie stałe z kółkiem głównym i przednim utrzymuje szybowiec (z obciążeniem lub bez) stale w położeniu poziomym. Osłona panoramiczna zapewnia bardzo dobrą widoczność i przykrywa szeroką i wygodną kabinę, która jest wyposażona w pojedynczy komplet przyrządów pokładowych.

Rozpiętość — 17 m, długość — 7,64 m, wysokość — 1,166 m, powierzchnia nośna — 22,1 m², wydłużenie — 13.

Ciężar własny — 314 kG, ciężar w locie — 514 kG, obciążenie powierzchni — 23,3 kG/m², doskonałość — 27, min. opadanie — 0,868 m/sek (przy prędkości 75 km/h), prędkość min. — 59 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 222 km/h.

Samolot turystyczny LIBIS-160

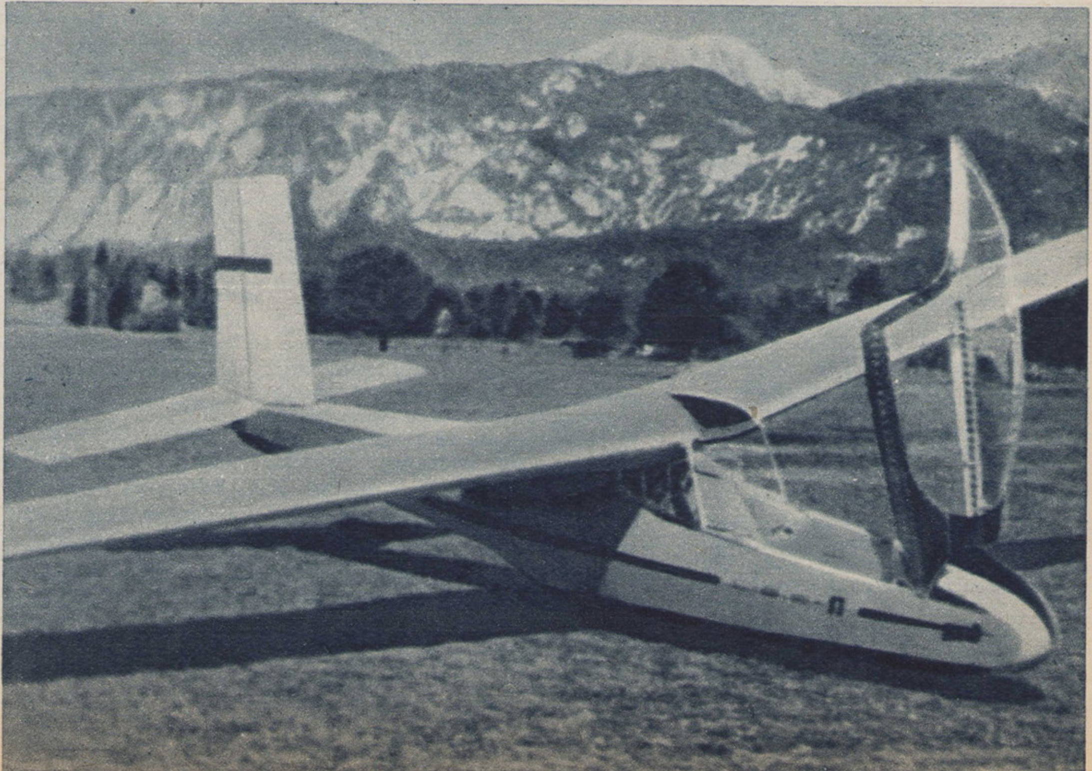
W tymże instytucie zbudowany został trzymiejscowy samolot sportowo-turystyczny LIBIS-160. Może on być stosowany do zadań aeroklubowych, do holowania szybowców jak i szkolenia skoczków spadochronowych. LIBIS-160 jest wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej. Skrzydła są wyposażone w klapy (blokowane w trzech położeniach) i lotki typu Frise. Usterzenie jest wyważone statycznie i dynamicznie. Komfortowa kabina pilotów zakryta osłoną zapewniającą dobrą widoczność. Układ miejsc pilotów — obok siebie, z trzecim miejscem pasażerskim z tyłu. Podwójny układ sterownic z dźwignią gazu pomiędzy pilotami. Podwozie wolnonośne — dwukołowe z kółkiem tylnym. Golenie główne zamocowane są do dźwigara środkowej części płata. Koła główne o wymiarach 500 × 180 mm. Kółko tylne o wymiarach 260 × 85 mm może obracać się swobodnie, a w czasie kołowania sprzęga się ze sterem kierunku. Umożliwia to kołowanie bez użycia hamulców hydraulicznych, w które zaopatrzone są koła główne. Kabina wyposażona jest w komplet przyrządów pokładowych do lotów bez widoczności ziemi i — w nocy. Na życzenie może być zabudowane radio.

Pierwsza wersja samolotu LIBIS-160 posiada 6-cylindrowy silnik Walter „Minor" 6-III-J chłodzony powietrzem, o mocy maksymalnej 160 KM. Druga wersja tego samolotu, LIBIS-210, posiada silnik „bokser" M-337 o mocy 210 KM. Śmigło w obu wersjach — dwułopatowe, metalowe, przestawialne.

Rozpiętość — 10,6 m, długość — 8,74 m, wysokość — 2,15 m, pow. nośna — 14,0 m². Ciężar własny — 728 kG, ciężar w locie — 1 137 kG, obciążenie powierzchni — 81,3 kG/m², obciążenie mocy — 7,1 kG/KM.

Osiągi		LIBIS-160	LIBIS-210
prędkość nurkowania	—	310 km/h	310 km/h
prędkość maksymalna	—	221 km/h	235 km/h
prędkość przelotowa	—	180 km/h	200 km/h
prędkość ekonomiczna	—	165 km/h	180 km/h
prędkość minimalna	—	90 km/h	90 km/h
prędkość wznoszenia	—	2,5 m/sek	4,9 m/sek
pułap praktyczny	—	3 450 m	4 500 m
zasięg	—	650 km	650 km
rozbieg (na przeszkodę 15 m)	—	450 m	450 m
dobieg (znad przeszkody 15 m)	—	360 m	360 m

Dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy LIBIS-17.

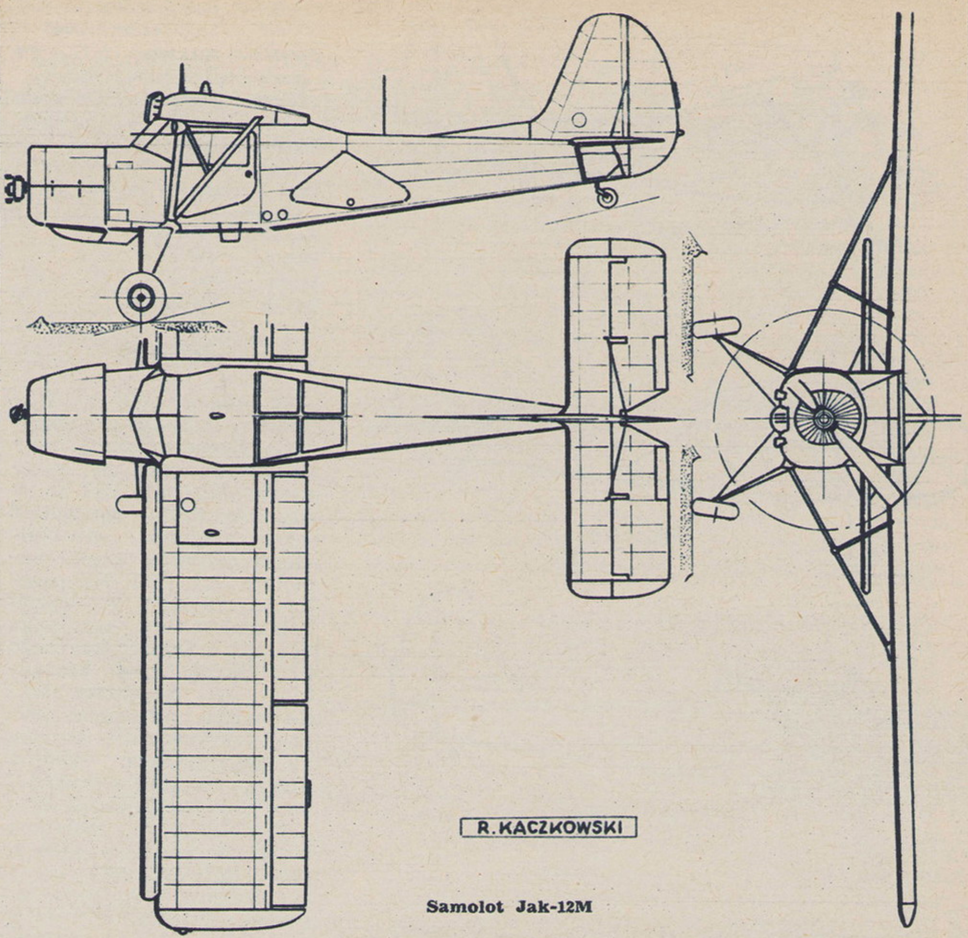


SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

(13)

SAMOLOT WIELOZADANIOWY Jak-12

(Jak–12R, Jak–12M, Jak–12A)



Samolot Jak-12M

PIERWSZE samoloty typu Jak-12 zakupione w Związku Radzieckim wprowadzono do eksploatacji w Polsce w 1949 r. (w lotnictwie wojskowym), a w latach następnych samoloty te weszły również do służby w lotnictwie cywilnym. Na przestrzeni lat używano w kraju wszystkie modele produkcyjne Jaka-12 oraz wszystkie jego wersje użytkowe, tj. wersję łącznikowo-rozpoznawczą, dyspozycyjną, sanitarną i gospodarczą (rolniczą).

Zaprojektowany w 1944 roku przez inż. A. S. Jakowlewa samolot ten produkowany był masowo przez radziecki przemysł lotniczy, z wprowadzeniem szerokiego zakresu zmian konstrukcyjnych w poszczególnych seriach oraz całkowitej zmiany konstrukcji w rozwoju wersji. Poza Związkiem Radzieckim wielkoseryjną produkcję samolotów Jak-12 w kilku wersjach podjął z licencji w 1955 r. również polski przemysł lotniczy.

SAMOLOTY TYPU JAK-12 UŻYWANE W POLSCE

Jak-12

Był to jednosilnikowy, czteromiejscowy, zastrzałowy górnopłat ze stałym zastrzałowym podwoziem. Konstrukcja samolotu — mieszana. Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych, oprofilowany drewnianymi listwami. Pokrycie płócienne, a w części przysilnikowej częściowo blachą duralową. Drzwi z obu stron kadłuba metalowe, nośne. Część silnikowa oddzielona od kabiny duralową przegrodą ogniową. Kabina oszklona szkłem organicznym, wyposażona w zestaw przyrządów pokładowych i radio. Sterownica ręczna — drążek (pojedyncza lub podwójna). Sterownica nożna w układzie pedałów. Napędy sterów i lotek miękkie (linkowe). Usterzenie drewniane (w niektórych wersjach mieszane). Pokrycie płótnem. Skrzydła drewniane (lub mieszane) dwudźwigarowe, zaopatrzone w stałe skrzela i dwustopniowe klapy. Pokrycie skrzydeł płótnem. Napęd klap pneumatyczny. W skrzydłach dwa zbiorniki paliwowe o łącznej pojemności 140 l. Skrzydła podparte podwójnymi zastrzałami z rur duralowych o kroplowym przekroju. Całość wsparta przeciwzastrzałami.

Podwozie zastrzałowe stałe, amortyzacja podwójna, tj. olejowo-powietrzna i sznurem gumowym. Goleń tylna samonastawna, amortyzowana sznurem gumowym. Instalacja hamowania kół podwozia głównego — powietrzna.

Napęd samolotu stanowił pięciocylindrowy gwiazdowy silnik M-11L lub M-11FR-1 o mocy 160 KM oraz dwułopatowe, drewniane (nastawne automatycznie przy pomocy regulatora R-2) śmigło W501-D81.

Dane techniczne:

Rozpiętość — 12,4 m
Długość — 8,5 m
Wysokość — 2,9 m
Powierzchnia nośna — 23,0 m²
Ciężar własny — 960 kG
Ciężar w locie — 1300 kG
Prędkość maksymalna — 140 km/h
Prędkość przelotowa — 125 km/h
Pułap — 3000 m
Zasięg — 450 km

Jak-12R

Rozwojowa wersja samolotu Jak-12 zawierająca w sobie zasadnicze zmiany konstrukcyjne kadłuba, usterzenia, skrzydeł, podwozia i wyposażenia wewnętrznego oraz nową jednostkę napędową.

Skrzydła i usterzenie konstrukcji mieszanej. Kratownica kadłuba wzmocniona. Bogatsze wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne. Szereg nowych rozwiązań wnętrza.

Samolot Jak-12R posiadał wzmocnione podwozie przystosowane do trudnego terenu. Wersja ta otrzymała dziewięciocylindrowy gwiazdowy silnik AI-14R o mocy 260 KM napędzający dwułopatowe przestawialne drewniane śmigło W530-D11.

Dane techniczne:

Rozpiętość — 12,4 m
Długość — 9,0 m
Wysokość — 3,0 m
Powierzchnia nośna — 23,0 m²
Ciężar własny — 1000 kG
Ciężar w locie — 1360 kG
Prędkość maksymalna — 182 km/h
Prędkość przelotowa — 165 km/h
Pułap — 4000 m
Zasięg — 500 km.

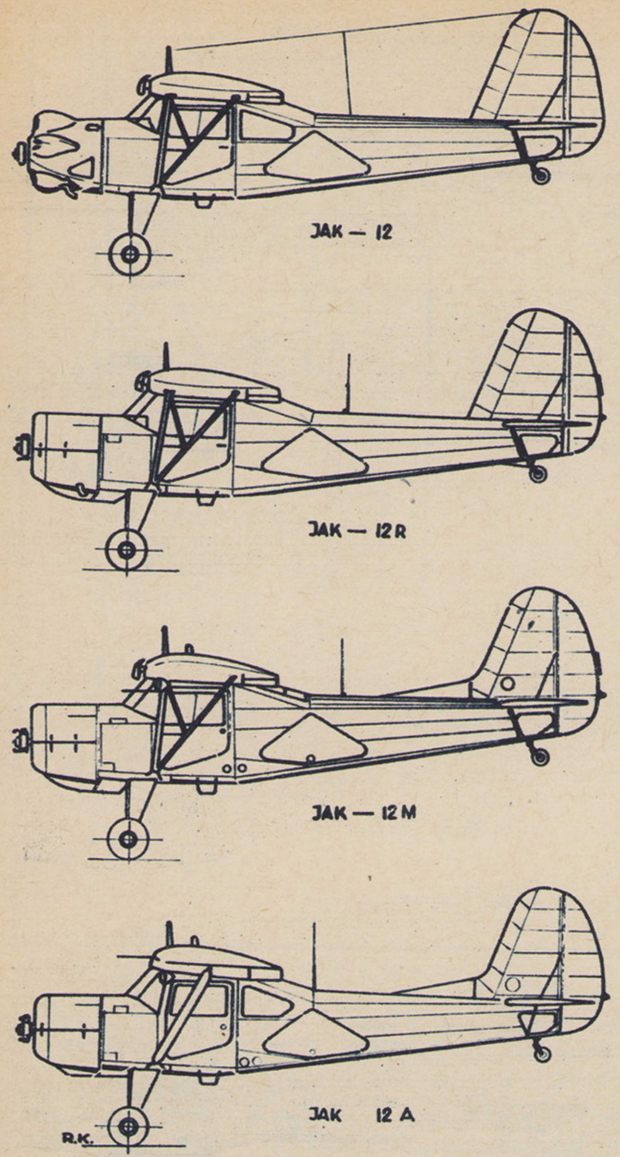
Jak-12M (modyficirowannyj)

Wersja szeroko używana w Polsce, sprowadzana początkowo do kraju drogą zakupu. W końcu 1954 r. polski przemysł lotniczy zakupił od Związku Radzieckiego licencję tego samolotu, z pełnym prawem produkcji w kraju wyposażenia elektrycznego i radiowego, wyposażenia pilotażowo - nawigacyjnego oraz zespołu napędowego, tj. silnika, śmigła i agregatów pomocniczych. Opracowania i przystosowania licencyjnej dokumentacji technicznej dla podjęcia produkcji seryjnej w kraju, dokonał zespół konstruktorów seryjnego Biura Konstrukcyjnego PZL-Okęcie pod kierunkiem mgr inż. Stanisława Lassoty.

W połowie 1955 r. zakład PZL-Okęcie rozpoczął wielkoseryjną produkcję tego samolotu dla potrzeb kraju i na eksport.

Samolot ten produkowano w olbrzymich seriach do 1960 r. Wykorzystując częściowo dokumentację samolotu Jak-12M, zespół inż. Stanisława Lassoty zaprojektował w 1957 r. pierwszy polski samolot rolniczy PZL-101 „Gawron", który produkowany jest seryjnie do dziś w kilku wersjach rolniczych dla potrzeb lotnictwa gospodarczego w kraju i dla zagranicy, oraz w wersji sanitarnej dla lotniczych służb zdrowia (również dla zagranicy).

Samolot Jak-12



Rodzina Jaków-12

W odróżnieniu od Jaka-12R, wersja Jak-12M charakteryzuje się następującymi zmianami:

Kadłub — wzmocniona kratownica o zmienionej geometrii, oprofilowanie kadłuba duralowymi podłużnicami, zwiększona pojemność przedziału bagażowego. Samolot dysponuje bogatszym wyposażeniem pilotażowo-nawigacyjnym.

Podwozie — zwiększony rozstaw podwozia głównego do 2,20 m. Wyższe golenie, zmieniony nieco układ amortyzacji zespołu głównego i goleni tylnej. Koła główne o wymiarach 595 × 185 mm.

Skrzydła — dwudźwigarowe całkowicie metalowej konstrukcji pokryte płótnem. W skrzydłach zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 180 l. Skrzydła zaopatrzone w stałe metalowe skrzela. Lotki i klapy metalowe, kryte płótnem. Napęd lotek linkowy, napęd klap pneumatyczny. Skrzydła podparte podwójnymi zastrzałami.

Usterzenie — całkowicie metalowe, stery kryte płótnem. Zmieniony obrys usterzenia pionowego. Statecznik pionowy wprofilowany płetwą w kadłub.

Napęd samolotu — stanowi dziewięciocylindrowy gwiazdowy silnik AI-14R o mocy 260 KM i dwułopatowe, przestawialne śmigło W530-D11.

Samolot Jak-12M wyposażony jest w instalację pneumatyczną o ciśnieniu 50 kG/cm² (25 kG/cm² w sieci).

Pojemność butli powietrza 6 l. Zasilanie z kompresora.

Wyposażenie elektryczne: prądnica GSK-1500 i akumulator 12AM-28. Napięcie w instalacji 28 V.

Wyposażenie radiowe: odbiornik i nadajnik typu RSJU-3M lub R-800 oraz odbiornik radiobusoli ARK-5 z anteną ramową. W zależności od wersji, wnętrze kadłuba posiada specjalne zestawy wyposażeń i tapicerki.

Polski przemysł lotniczy produkował Jak-12M w wersjach: pasażerskiej, łącznikowej, sanitarnej, transportowej i rolniczej.

Dane techniczne:

Rozpiętość — 12,60 m
Długość — 9,00 m
Wysokość — 3,12 m
Powierzchnia nośna — 23,86 m²
Ciężar własny — 1014 kG
Ciężar w locie — 1280 kG
Ciężar maksymalny — 1435 kG
Prędkość maksymalna — 182 km/h (wersja łącznikowa)
Prędkość maksymalna — 179 km/h (wersja pasażerska)
Prędkość przelotowa 160 km/h
Prędkość lądowania — 73 km/h
Prędkość wznoszenia — 4,1 m/sek.
Czas wznoszenia na 1000 m — 4,7 min.
Rozbieg — 126 m
Dobieg — 190 m
Pułap — 4600 m
Zasięg — 760 km

Samolot Jak-12M

Jak-12A

W końcu 1958 r. Wytwórnia PZL-Okęcie otrzymała licencję nowej wersji Jaka, noszącego oznaczenie Jak-12A. Był to w zasadzie nowy samolot z wykorzystaniem niewielkiego procentu części samolotu Jak-12M. Na przełomie 1958-59 r. zespół konstruktorów seryjnego Biura Konstrukcyjnego PZL-Okęcie pod kierunkiem inż. Sergiusza Musiatowicza opracował polską dokumentację seryjną i towarzyszącą, według której Zakład wykonał pierwszy prototyp Jak-12A. Samolot ten oblatany został w sierpniu 1959 r. przez pilotów-oblatywaczy M. Miłosza i A. Szymańskiego. Seryjną produkcję samolotu Jak-12A prowadzono w latach 1959—1961 (równolegle z Jak-12M). Zasadnicze różnice odróżniające Jaka-12A od Jaka-12M:

Skrzydła — o półtrapezowym obrysie całkowicie metalowe kryte blachą. W krawędzi natarcia krótkie automatycznie wysuwane skrzela. Pojemność zbiorników skrzydłowych (łącznie) — 220 l. Skrzydła podparte pojedynczymi zastrzałami. Sterownica ręczna w układzie wolantu (w Jak-12M drążek). Bogatsze wyposażenie nawigacyjne, pilotażowe i radiowe. Usterzenie poziome metalowe o trapezowym obrysie kryte blachą. Ster wysokości kryty płótnem. Zmieniona nieznacznie konstrukcja usterzenia pionowego. Samolot posiada odmienny system instalacji olejowej i paliwowej (zmniejszony gabaryt chłodnicy oleju, elektryczne wskaźniki paliwa). Silnik oprofilowany zwartą geometrycznie osłoną (zespół napędowy bez zmian).

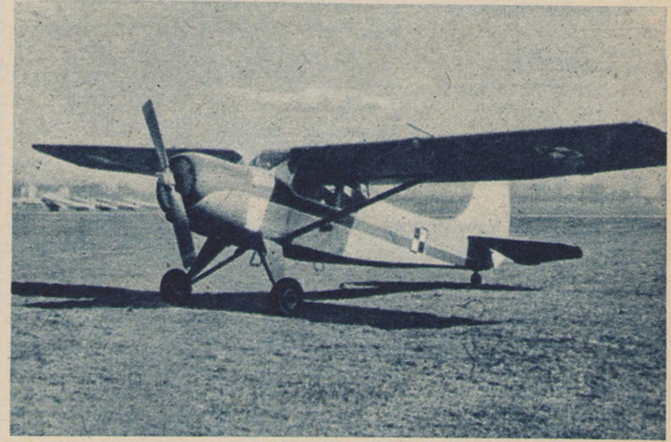
Jak-12A charakteryzuje się większą prędkością i znacznym zasięgiem.

Dane techniczne:

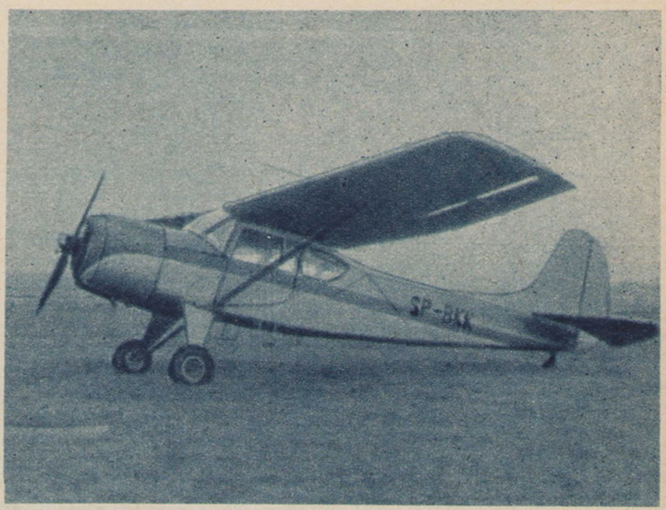
Rozpiętość — 12,59 m
Długość — 8,71 m
Wysokość — 3,15 m
Powierzchnia nośna — 22,60 m²
Ciężar własny — 1059 kG
Ciężar ładunku — 529 kG
Ciężar w locie — 1588 kG
Prędkość maksymalna — 215 km/h
Prędkość przelotowa — 180 km/h
Prędkość lądowania — 79 km/h
Prędkość wznoszenia — 3,6 m/sek.
Czas wznoszenia na 1000 m — 5,3 min.
Rozbieg — 153 m
Dobieg — 131 m
Pułap — 4600 m
Zasięg — 1070 km

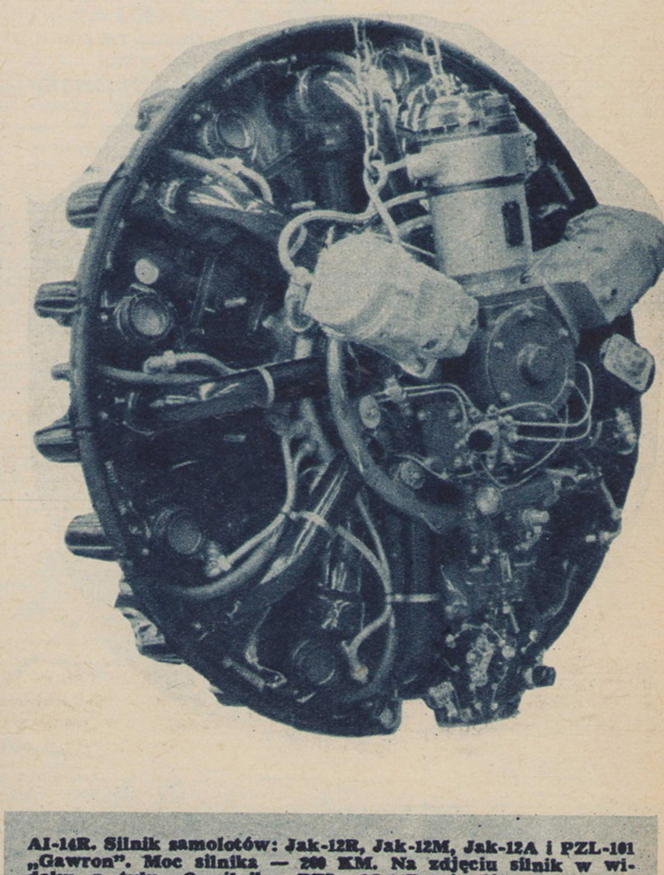
Zdjęcia ze zbiorów autora i udostępnione przez KCSP.

R. KACZKOWSKI



Samoloty Jak-12A. U góry — wzorzec, u dołu — samolot produkcji PZL.





AI-14R. Silnik samolotów: Jak-12R, Jak-12M, Jak-12A i PZL-101 „Gawron". Moc silnika — 260 KM. Na zdjęciu silnik w widoku z tyłu. O silniku PZL AI-14R pisaliśmy obszernie w „SP" nr 44 z 1963 r.

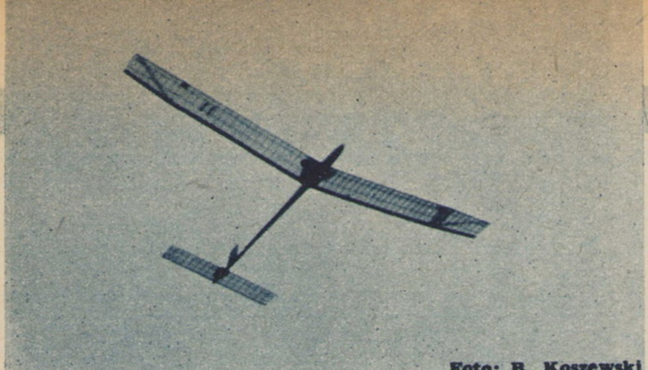


Foto: B. Koszewski

Lektury krajowe i zagraniczne

CIĄGLE, nieprzerwanie modelarze narzekają na brak odpowiedniej ilości książek o tematyce lotniczej, w tym szczególnie z dziedziny małego lotnictwa. To co się ukazuje, rozchwytywane zostaje prawie natychmiast, bowiem skąpe są nakłady i mało jest książek, a nabywców przybywa. Nie wspominając o zainteresowanych tylko lotnictwem, ostatnio rocznie szkoli się w modelarniach samego tylko Aeroklubu PRL około 17 000 młodzieży. W ciągu minionych siedmiu lat samodzielnej działalności APRL wyszkolono ponad 70 000 osób (dokładnie — 71 386); mowa wyłącznie o modelarzach lotniczych, a więc o tych, którzy zainteresowani są wspomnianymi książkami i prasą lotniczą, nawet jeśli pewien procent nie uprawia obecnie czynnie budowy modeli, bo zajmuje się sprawami dużego lotnictwa — w pobożnym życzeniu naturalnie niżej podpisanego.

Jakże więc można w nawiązaniu do powyższego kupić dwa tomy książki **Wiesława Schiera** MINIATUROWE LOTNICTWO, jeśli tom pierwszy ukazał się w 1961 roku, powtórzony co prawda w 1962, a tom drugi dostaliśmy w stycz-

niu 1964 i o skompletowaniu całości na razie trudno marzyć.

Drugi tom pokaźnego dzieła, liczącego 356 stronic druku, został podobnie jak i pierwszy **wydany przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności** bardzo starannie, z dobrymi ilustracjami i estetyczną okładką. Jeśli chodzi o pierwsze wrażenie, to uderza brak ciągłości, jakiegoś umownego bodaj znaku, że chodzi o kontynuację tomu pierwszego, ale to raczej wrażenia malkontenta.

Na treść książki składa się zasadniczo opis budowy makiet latających, które to modele są specjalnością Autora. Budowę samolotów w miniaturze potraktowano bardzo szczegółowo, uwzględniając również modele na uwięzi, a wśród nich odrzutowce. Bardzo interesujące i pouczające materiały, zawarto w omówieniu napędu śmigłem tunelowym; jest to pierwsza u nas rzeczowa publikacja i być może uatrakcyjni ona konstrukcje dotąd stereotypowe. Równie dobry jest rozdział o modelach wielosilnikowych, szkoda wielka, że odnosi się w większości wyłącznie do modeli na uwięzi, podczas gdy obecnie coraz częściej budowane są (za granicą) modele tego rodzaju jako latające — w tym radiokierowane. Po macoszemu nieco potraktował Autor gumówki, a przecież na temat modeli z napędem gumowym nie było u nas w ogóle żadnej publikacji i każda tabela, każda informacja techniczna jest niezmiernie cenna, szczególnie jeśli chodzi o modele redukcyjne, bo wyczynowcy i tak operują innymi założeniami w swoich konstrukcjach. Osobliwością dla niektórych czytelników książki Schiera będzie zapewne rozdział o makietach wodnosamolotów. Niżej podpisany widział podobny model na zawodach równo 34 lata temu... A tym czasem kategoria bardzo ciekawa i mogąca ozdobić doroczną rewską imprezę — to już uwaga dla twórców regulaminu tej przepięknej imprezy. Trochę niejasne co do przeznaczenia są zdjęcia starych wodnosamolotów: myślę o „Curtisie", i szybowcu „Bristol", a których podobizny dotyczą oryginałów nie modeli. Tych ostatnich i dobrych wzorów do naśladowania zabrakło.

Kolejny rozdział o modelach szybowców, mimo iż zawiera szereg cennych wiadomości, wydaje się być niepełny, gdyż zabrakło tu zdjęć naszych modeli, zabrakło ponadto konstrukcji najnowszych — myślę o „Foce" i „Zefirze", myślę również o potrzebie większych i precyzyjniejszych rysunków dla potrzeb budującego makietę latającą. Modele wiropłatów są tematem następnego rozdziału, przyznać trzeba pionierskiego, ale umożliwiającego rozpoczęcie pracy w dziedzinie modelarstwa, leżącego jeśli o nas chodzi w przysłowiowych powijakach, nawet w przypadku prostych stosunkowo wiatrakowców na uwięzi. Książkę zamyka zbiór porad praktyczno-obliczeniowych pod wspólnym tytułem „Konstruujemy sami". Proporcje i wskazówki tam zawarte pomogą niejednemu modelarzowi uniknąć niepowodzeń w pierwszych samodzielnych pracach.

Wybrzydzić się trzeba, niestety, wyłącznie na rozdział ostatni, zatytułowany „Modele samolotów przyszłości". Wszystko to jakieś fantazyjne (nie fantastyczne) i mimo woli czuje się, że i sam Autor niepewnie porusza się w narzuconym sobie temacie. Z początku mówi o modelach, potem zamienia je na zabawki niejasnego przeznaczenia. Chyba najrealniej w tym rozdziale przedstawia się planik rakietoplanu „Bomarc".

Kończąc tę prawie recenzję życzyć trzeba Czytelnikom, aby bodaj w przyszłym roku otrzymali jednocześnie dwa pięknie oprawione i rozszerzone tomy „Miniaturowego lotnictwa".

Następną okazję do lektury dało nam wydawnictwo MAŁY MODELARZ, które w styczniu opublikowało (w nr datowanym z listopada ub. r.) wycinankę kartonową samolotu odrzutowego ISKRA. Inicjatywa godna najwyższej pochwały, bo przecież ciągle mało ukazuje się w tego rodzaju opracowaniach samolotów polskich, szczególnie współczesnych. Mamy zatem ISKRĘ w opracowaniu mgr inż. Adolfa Jarczyka. Dla porządku wypada zwrócić uwagę Autora, że znaki rozpoznawcze zarówno na skrzydłach jak kadłubie i usterzeniu pionowym nie mogą być malowane jak przez lustro. Z każdej strony obowiązuje identyczny układ szachownicy biało czerwonej. Redakcja numeru połknęła najprawdopodobniej rysunek zestawieniowy modelu, gdyż Autor powołuje się nań w tekście, a rysunku niestety czytelnik nie znajduje. O ogólnym układzie samolotu orientuje co prawda rysunek na okładce w niezawodnym wykonaniu Adama Werki, ale przeciętny „mały modelarz" z niepokojem będzie kleił model, czekając co też z tego wyjdzie.

Z lektur zagranicznych wypada zanotować informacje zaczerpnięte z ostatniego biuletynu FAI o zatwierdzeniu rekordów międzynarodowych w kategorii śmigłowców: Stefan Purice — Rumunia, długotrwałość lotu 2 godz. 53 min 37 sek. i wysokość 3750 m. W. Titlow — ZSRR, odległość 9 km 491 m. Włoch Elio Zanin ustalił natomiast swoim modelem odrzutowca na uwięzi nowy rekord wynoszący 315 km/h.

I jeszcze o rakietach. W końcu ub. roku w Czechosłowacji przeprowadzono pierwsze zawody modeli z napędem rakietowym. (PE)

Szybowiec na zbocze

MODELEM, którego planik załączam, startowałem na X Jubileuszowych Zawodach Modeli Szybowców na zboczu w Ustrzykach Dolnych, zajmując drugie miejsce. Przeznaczony został do średnich warunków i zachowuje się prawidłowo w locie przy prędkościach wiatru do 8 m/sek. Dane techniczne: Rozpiętość skrzydeł 1750 mm, długość 1200 mm, profil skrzydeł NACA-4409, powierzchnia skrzydeł 29,85 dcm^2, powierzchnia usterzenia poziomego 10,1 dcm^2, profil usterzenia poziomego Clark—Y, ciężar całkowity 950 G.

Kadłub wykonany jest z listew sosnowych 3 x 20 mm, oklejony sklejką grubości 0,8 mm. Przednia część kadłuba zakończona jest klockiem-grzybkiem topolowym, stanowiącym komorę balastową. Statecznik kierunkowy wykonany jest z listew sosnowych i topolowych, a ster kierunkowy o powierzchni 0,08 dcm^2 z płytki topolowej.

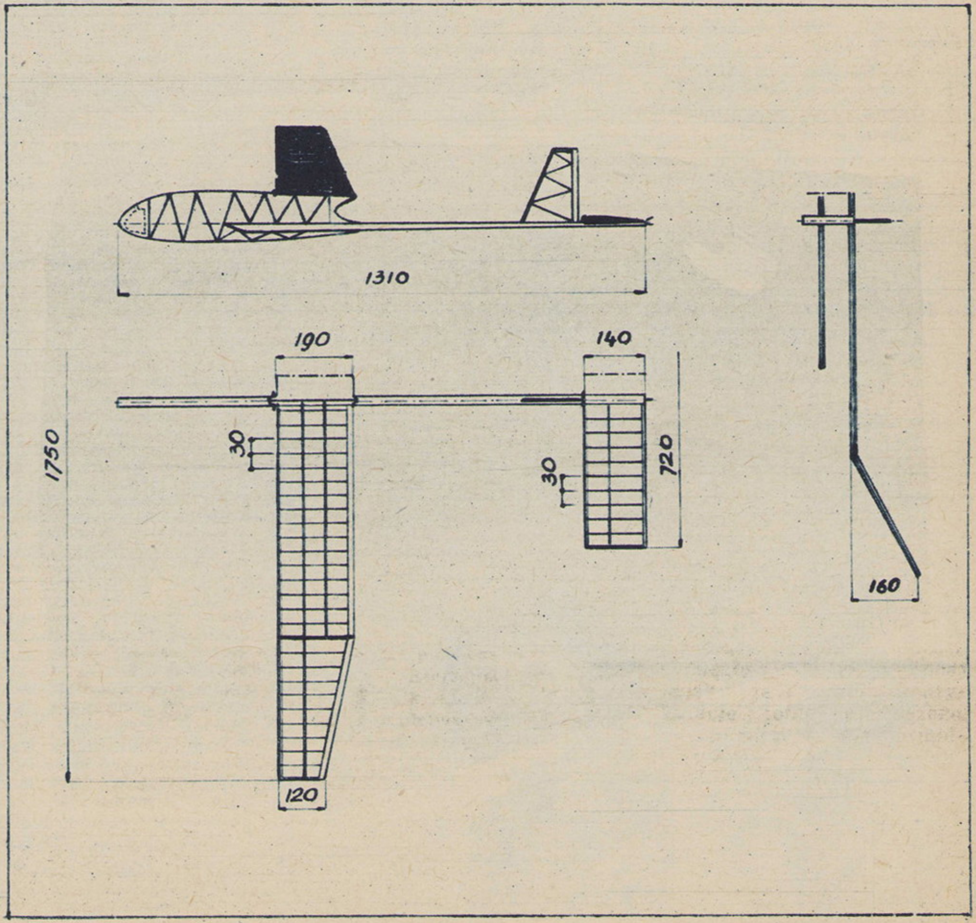
Skrzydła dzielone, łączone są na bagnety przymocowane do kadłuba za pomocą pasma gumy. Krawędź natarcia sosnowa

Foto: P. F.

3 x 10 mm, a dźwigar 3 x 5 i 4 x 4 mm, a krawędź spływu 3,5 x 20 mm. Żebra z fornieru (okleiny) topolowego grubości 1,2 mm. Usterzenie poziome podobnie jak i skrzydła zamocowane jest do kadłuba pasmem gumy.

Cały model pokryty jest papierem japońskim (bibułką) i kilkakrotnie cellonowany.

LESZEK SANDECKI



KONIEC I POCZĄTEK CAŁOROCZNYCH ZAW

„SKRZYDLATEJ POLSKI" o memoriał RYSZARDA BITNERA

PELAGIA MAJEWSKA

KOLEJNE IX Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera mamy już poza sobą. Wyniki tych zawodów są rewelacyjne, a liczba uczestników przeszła najśmielsze oczekiwania organizatorów. Nie będziemy się mylić, gdy w tym miejscu dopowiemy, iż nasze zawody w 1963 roku były największą imprezą szybowcową na świecie. W takich rozmiarach i tak wybitnych wyników nie osiągnięto jeszcze w żadnym kraju. Inicjatywa Ryszarda Bitnera, który przed dziesięcioma laty wysunął projekt organizowania Zawodów Całorocznych, a którą poparła i przejęła nasza redakcja, doczekała się pełnej realizacji. Kiedy w 1960 roku liczba zawodników VI Zawodów Całorocznych osiągnęła 174 zawodników, mimo naszego optymizmu uważaliśmy, że jeśli osiągnięta zostanie cyfra 250, będzie to ogromny wynik masowości i popularności Zawodów Całorocznych w naszym kraju.

Jesteśmy więc świadkami masowego wyczynu szybowcowego. Zresztą dobre warunki atmosferyczne, jakie panowały w Polsce w ubiegłym sezonie, pozwoliły na uzyskanie nieprzeciętnych wyników, jakich nie notowaliśmy w żadnych z dotychczas przeprowadzanych Zawodów Całorocznych. Liczba punktów zawodników, którzy uplasowali się w pierwszej dwudziestce, przekroczyła 11 000 pkt. Ta czołowa grupa składa się z pilotów posiadających na swym koncie po trzy „mocne" konkurencje, w których przeważają długie przeloty docelowo-powrotne, trójkąty 200 i 300 km.

Po raz trzeci w Całorocznych Zawodach zwyciężyła ogromną przewagą punktów nasza znakomita szybowniczka, wielokrotna rekordzistka międzynarodowa, Mistrzyni Sportu Pelagia Majewska. Poza oceną punktową wyczynów uzyskała ona premię w wysokości 12 000 pkt, przyznaną za cztery rekordy (4 × 3 000). Podobne premie za rekordy, ale tylko po 3 000 pkt, otrzymali Jan Wróblewski, Adela Dankowska i Danuta Zachara. Z uznaniem też należy stwierdzić, iż w pierwszej dziesiątce, i to w czołówce, uplasowały się aż trzy szybowniczki, jak również Stanisław Kluk, zwycięzca Zawodów Całorocznych 1962. Ponadto z satysfakcją witamy wielu młodych szybowników, którzy startowali w zawodach po raz pierwszy i uzyskali wiele interesujących wyników sportowych. Obok nich widzimy na liście zawodników nazwiska znanych pilotów, którzy niemal w każdym roku uczestniczą w tej imprezie sportowej.

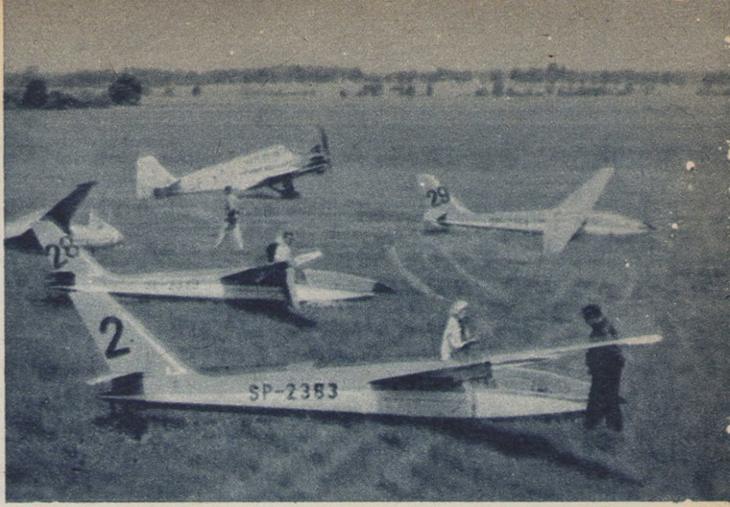
Porównując wyniki IX Całorocznych Zawodów Szybowcowych z latami ubiegłymi możemy stwierdzić, że:

JAN WRÓBLEWSKI

ADELA DANKOWSKA

1.	Pelagia Majewska, Warszawa	1n—563/3941,	2—460/4968,	5—308/5060,	25969
2.	Jan Wróblewski, Bydgoszcz	1—645n/4063,	2—680/7344,	3—104/4572,	18979
3.	Adela Dankowska, Poznań	1—593n/3736,	5—308/5697,	8—470/4230,	16663
4.	Danuta Zachara, Kraków	2—415/4980	3—104/2610,	5—308/4041,	14631
5.	Rajmund Jakób, Poznań	3—119/4600,	4—267/3852,	5—318/5710,	14162
6.	Stanisław Kluk, Stalowa Wola	3—102/5890,	4—202/2990,	5—330/4509,	13389
7.	Stanisław Wielgus, Warszawa	3—104/3924,	5—305/5076,	8—471/4230,	13239
8.	Mirosław Królikowski, Jel. Góra	2—324/3499,	4—257/5076,	5—308/4015,	12590
9.	Zenon Skolski, Jel. Góra	3—104/3087,	5—305/5193,	8—424/4240,	12520
10.	Julian Ziobro, Jel. Góra	2—332/3585/	3—104/5436	4—227/3177,	12198
11.	Henryk Sienkiewicz, Jel. Góra	3—104/2890,	4—267/3850,	3—308/5384,	12124
12.	Józef Górecki, Toruń	2—293/3516,	3—103/4280,	5—307/4170,	11966
13.	Franciszek Niechwiejczyk, Warszawa	3—104/3192,	4—267/5112,	5—308/3555,	11859
14.	Franciszek Kukliński, Bydgoszcz	2—130/1560,	3—112/5050,	5—351/5130,	11720
15.	Jerzy Krasiński, Warszawa	2—324/3499,	4—267/3717,	5—305/4450,	11666
16.	Sadomir Smoliński, Ostrów	3—105/4012,	4—264/3506	5—317/3960,	11478
17.	Edward Popiołek, Kraków	2—324/3500,	4—267/3141,	5—305/4830,	11471
18.	Eugeniusz Fuchs, Świdnik	3—111/3530,	8—412/4120,	8—374/3740,	11390
19.	Józef Dankowski, Poznań	2—324/3499,	4—267/3402,	5—305/4370,	11271
20.	Kazimierz Marciniak, Radom	1—464n/3248,	2—310/3720,	4—262/4150,	11118
21.	Franciszek Szachewicz, Warszawa	1—508n/3199,	3—104/2844,	8—504/5040,	11083
22.	Janusz Pasierski, Warszawa	1—445n/3115,	5—305/4210	8—374/3740,	11065
23.	Bolesław Kochanowski, Wrocław	2—324/3888,	3—104/3915,	4—267/3209,	11007
24.	Leszek Kuciński, Rzeszów	2—260/2908,	3—161/5238,	8—275/2750,	10896
25.	Ludwki Merło, Bydgoszcz	2—110/1320,	3—112/4230,	5—360/5220,	10770
26.	Michał Siekierzyński, Warszawa,	1—509/4114	5—338/6651,		10765
27.	Eugeniusz Pieniążek, Poznań	2—324/3888,	3—104/3285,	5—308/3582,	10755
28.	Antoni Schabowski, Rzeszów	2—116/1253,	3—161/5004,	4—203/4252,	10509
29.	Przemysław Bronikowski, Szczecin	1—522n/3654,	3—104/2150,	5—305/4450,	10254
30.	Bogdan Jóźwicki, Lublin	2—324/3499,	4—267/3141,	5—305/3560,	10200
31.	Maksymiliana Paszyc, Wrocław	2—184/1996,	3—104/2610,	5—308/5567,	10173
32.	Wojciech Knyż, Warszawa	1—308/2464,	2—324/3888,	5—305/3800	10152
33.	Henryk Lisiecki, Jel. Góra	2—176/1890,	3—108/3177,	5—308/4898,	9965
34.	Konrad Wiciński, Białystok	2—432/5184,	3—109/4580,		9764
35.	Andrzej Sienkiewicz, Jel. Góra	1—465n/3255,	4—227/3370,	8—305/3050	9675
36.	Ryszard Jędrzejewski, Toruń	3—103/5445,	5—312/3843,		9288
37.	Włodzimierz Jesionowski, Poznań	1—484/3388,	3—104/2970,	8—307/2763,	9121
38.	Jerzy Łącki, Warszawa	1—435n/3045,	2—324/3888,	3—104/2150,	9089
39.	Ludwik Misiek, Poznań	3—114/4320	8—470/4700,		9020
40.	Stanisław Łuszpiński, Jel. Góra	2—176/2112,	3—114/3366,	4—267/3447,	8925
41.	Jerzy Dąbski, Warszawa	3—104/5457,	8—335/3350,		8807
42.	Jerzy Martyniec, Grudziądz	1—515n/3244,	3—106/2110,	4—216/3370,	8724
43.	Danuta Sylwanowicz, Warszawa	3—106/2680,	4—216/3020,	8—300/3000,	8700
44.	Andrzej Błasik, Poznań	1—490n/3430,	3—104/2540,	8—265/2650,	8620
45.	Irena Kostka, Gdańsk	1—415n/2905,	2—324/3888,	3—104/1820,	8613
46.	Janusz Wasilewski, Wrocław	2—214/2568,	3—106/1890,	4—216/4150,	8608
47.	Stanisław Kostka, Gdańsk	1—495n/3465,	2—324/3888,	3—104/1040,	8393
48.	Franciszek Olejniczak, Poznań	1—505n/3535,	2—184/2208,	3—104/1040,	8243
49.	Borys Puzej, Warszawa	2—184/1988,	3—104/2515,	4—267/3531,	8034
50.	Andrzej Sokolski, Wrocław	1—435n/2740,	3—107/2490,	8—267/2670,	7900
51.	Wiesław Zarycki, Jel. Góra	3—104/1320,	4—227/2440,	5—305/4030,	7790
52.	Ireneusz Kucharski, Warszawa	3—104/2040,	4—204/2592,	8—315/3150,	7782
53.	Aleksander Pawlikiewicz, Wrocław	2—170/2040,	3—106/2480,	4—264/2910,	7430
54.	Adam Sosnowski, Białystok	2—342/4104,	3—109/3210,		7314
55.	Adam Barycza, Toruń	2—293/3516,	3—103/3780,		7296
56.	Henryk Scisłowski, Olsztyn	1—319/2552,	2—394/4728,		7280
57.	Sławomir Kwiatkowski, Katowice	2—324/3499,	3—104/936,	5—308/2772,	7207
58.	Zbigniew Kudzewicz, Toruń	3—103/7130,			7130
59.	Alfred Bzyl, Bydoszcz	3—112/3800,	8—320/3200,		7000
60.	Marian Gorzelak, Wrocław	2—170/1836,	3—104/2474,	4—267/2677,	6987
61.	Tadeusz Dziuba, Szczecin	3—185/4350,	8—258/2580,		6930
62.	Zbigniew Prandota, Świdnik	1—440n/3080,	2—312/3744,		6824
63.	Andrzej Ciesielski, Lublin	2—312/3744,	4—236/3020,		6764
64.	Eugeniusz Kołłątaj, Olsztyn	1—337/2696,	2—330/3960,		6656
65.	Mieczysław Heryk, Bydgoszcz	1—317/2636,	3—112/3888,		6524
66.	Hanna Badura, Bielsko	2—150/1800,	3—104/1836,	8—287/2870,	6506
67.	Henryk Jaworski, Świdnik	2—312/3744,	3—109/2750,		6494
68.	Andrzej Koskowski, Warszawa	2—200/2400,	8—408/4080,		6480
69.	Ryszard Plich, Kraków	1—315/2520,	2—214/2568,	3—113/1270,	6358
70.	Olgierd Olszewski, Gdańsk	1—495n/3465,	3—104/2820,		6285
71.	Tadeusz Zalisz, Białystok	1—500/3500,	3—109/2750,		6250
72.	Jan Prokop, Stalowa Wola	2—210/2520,	3—102/3720,		6240
73.	Romuald Rawski, Olsztyn	1—319/2552,	8—365/3650/		6202
74.	Zygmunt Tobich, Krosno	1—312/2496,	3—104/1040,	8—265/2650,	6186
75.	Adam Dizurzyński, Bielsko	2—178/2136,	3—108/3980,		6116
76.	Władysław Bubień, Lublin	2—312/3744,	4—236/2360,		6104
77.	Henryk Berbeć, Lublin	2—312/3744,	4—236/2350,		6104
78.	Tadeusz Korzonek, Białystok	3—109/5851,			5851
79.	Stanisław Marliński, Katowice	1—489n/3423,	3—104/2410,		5833
80.	Adam Lip, Wrocław	1—335/2680,	2—170/2040,	3—107/1070,	5790
81.	Alojzy Bandoła, Kraków	1—491n/3437,	3—104/2340,		5777
82.	Henryk Ostromęcki, Mielec	1—327/2616,	3—158/3120,		5736
83.	Henryk Różalski, Jel. Góra	3—108/2430,	8—329/3290,		5720
84.	Janusz Tarkowski, Kraków	1—315/2520,	2—260/3120,		5640
85.	Krzysztof Trzpil, Warszawa	3—104/2889,	8—258/2580,		5469
86.	Jan Szade, Katowice	2—502/5454,			5454
87.	Andrzej Fuksiewicz, Warszawa	3—104/1870,	5—308/3547,		5417
88.	Aleksander Murawski, Warszawa	1—460n/3220,	3—104/2160,		5380
89.	Ryszard Jarzębski, Inowrocław	5—310/5300,			5300
90.	Andrzej Witkowski, Opole	1—307/2456,	2—232/2784,		5240
91.	Andrzej Jankowski, Kraków	2—214/2569,	8—267/2670,		5238
92.	Marek Pawluk, Jel. Góra	1—320/2560,	2—214/2568,		5128
93.	Andrzej Bański, Warszawa	2—312/3744,	3—104/1170,		4914
94.	Maciej Michałowski, Wrocław	2—168/1814,	3—116/2950,		4764
95.	Stanisława Strządała, Bielsko	1—440n/3080,	3—104/1560,		4640
96.	Józef Młocek, Poznań	2—324/3499,	3—104/1040,		4539
97.	Jan Baran, Wrocław	1—313/2424,	2—170/2040,		4464
98.	Kazimierz Koza, Lublin	1—344/2752,	2—142/1704,		4456
99.	Zbigniew Rawicz, Kraków	2—324/3499,	3—104/ 936,		4435
100.	Stefan Różycki, Jel. Góra	2—176/2112,	3—108/2280,		4392
101.	Piotr Szczepański, Warszawa	1—462n/3234,	3—104/1150,		4384
102.	Tadeusz Budziński, Rzeszów	1—342/2736,	3—161/1610,		4346
103.	Włodzimierz Wiciejewski, Lublin	1—330/2540,	2—142/1704,		4344
104.	Marek Możejewski, Szczecin	3—108/1080,	8—322/3220,		4300
105.	Henryk Krasowski, Warszawa,	2—354/4248,			4248
106.	Zdzisław Bylok, Bielsko	1—312/2184,	3—104/1980,		4164
107.	Eugeniusz Siedlecki, Jel. Góra	2—345/4140,			4140
108.	Jerzy Purzecki, Białystok	1—307/2456,	3—109/1676,		4132
109.	Ireneusz Mikołajczyk, Gliwice	1—268n/1876,	2—184/2208,		4084
110.	Bogusław Kuboszek, Bielsko	1—305/2440,	2—136/1632,		4072
111.	Agnieszka Sztuka, Gzęstochowa	1—312/2496,	2—130/1560,		4056
112.	Gromosław Czempiński, Poznań	3—108/4041,			4041
113.	Zygmunt Skrzypadk, Lublin	1—344/2752,	3—104/1248,		4000
114.	Marian Łuszpiński, Wrocław	2—170/2040,	3—107/1900,		3940
115.	Ryszard Witkowski, Warszawa	3—104/1040,	8—286/2860,		3900
116—117.	Tadeusz Syprn, Warszawa	2—324/3888,			3888
116—117.	Janusz Szkoda, Wrocław	2—324/3888,			3888
118.	Ludmiła Flądro, Wrocław	2—322/3864,			3864
119—121.	Henryk Kucharski, Warszawa	2—312/3744,			3744
119—121.	Jerzy Michalski, Warszawa	2—312/3744,			3744
119—121.	Tadeusz Tański, Warszawa	2—312/3744,			3744

122.	Władysław Kazimierczak, Gdańsk	1—521n/3647,		3647
123.	Zbigniew Sienkiewicz, Białystok	1—518/3626,		3626
124.	Antoni Janicki, Wrocław	2—170/2040,	3—116/1570,	3610
125.	Jerzy Droidi, Rzeszów	4—203/2030,	8—157/1570,	3600
126—127.	Wiera Kamiński, Białystok	1—508/3556,		3556
126—127.	Andrzej Tajchman, Częstochowa	1—508/3556,		3556
128.	Tadeusz Budziński, Jel. Góra	2—176/2112,	3—114/1220,	3332
129.	Tadeusz Popiel, Jel. Góra	3—104/3285,		3285
130.	Romulad Dakowicz, Białystok	3—109/3210,		3210
131.	Henryk Maciąg. Jel. Góra	3—104/3204,		3204
132.	Zenon Jewstrat, Wrocław	2—170/2040,	3—116/1160,	3200
133—134.	Emil Didyk, Zielona Góra	8—317/3170,		3170
133—134.	Tadeusz Lewicki, Gliwice	8—317/3170,		3170
135.	Janusz Grzeczyk, Ostrów	4—264/3160,		3160
136.	Lidia Pazio, Jel. Góra	3—104/3114,		3114
137.	Alfred Domke, Łódź	3—105/3055,		3055
138.	Mieczysław Koza, Wrocław	3—107/3050,		3050
139.	Irena Zabiełło, Poznań	1—434n/3038,		3038
140.	Ryszard Matuszewski, Lublin	3—103/3035,		3035
141.	Jerzy Dyczkowski, Lublin	2—250/3000,		3000
142.	Stanisław Pasternak, Wrocław	3—107/2960,		2960
143.	Maria Olszewska, Gdańsk	1—262n/1862,	3—104/1040,	2902
144.	Augustyn Kubiczek, Bielsko	8—290/2900,		2900
145.	Edward Janas, Wrocław	3—107/2890,		2890
146.	Witold Bródka, Jel. Góra	8—285/2850,		2850
147—148.	Zbigniew Hoffman, Opole	2—232/2784,		2784
147—148.	Włodzimierz Poleszczuk, Opole	2—232/2784		2784
149.	Zofia Gadomska, Warszawa	1—346/2766,		2766
150.	Zygmunt Naharnowicz, Krosno	8—275/2750,		2750
151—152.	Edward Jankowski, Świdnik	1—338/2704,		2704
151—152.	Stanisław Kasperek, Świdnik	1—338/2704,		2704
153.	Zdzisław Jakubisiak, Olsztyn	1—337/2696,		2696
154.	Jan Wójcik, Gdańsk	1—333/2664,		2664
155—156.	Maciej Michałowski, Wrocław	4—264/2640,		2640
155—156.	Jerzy Michalski, Łódź	1—330/2640,		2640
157.	Leon Sztuka, Częstochowa	1—324/2592,		2592
158.	Edward Kieszkowski, Kraków	2—214/2568,		2568
159.	Witold Błażewicz, Warszawa	1—320/2560,		2560
160—161.	Henryk Przybyszewski, Olsztyn	1—319/2552,		2552
160—161.	Tadeusz Gawkielewicz, Olsztyn	1—319/2552,		2552
162—163.	Zygmunt Pudzianowski, Radom	3—104/2540,		2540
162—163.	Roman Kocemba, Bielsko	3—104/2540,		2540
164—167.	Kazimierz Szumański, Warszawa	1—315/2520,		2520
164—167.	Lech Skrzynecki, Gdańsk	1—315/2520,		2520
164—167.	Witold Kurski, Gdańsk	1—315/2520,		2520
164—167.	Eugeniusz Doroszewicz, Gdańsk	1—315/2520,		2520
168.	Jacek Krajewski, Gliwice	1—310/2480,		2480
169—171.	Jerzy Głowacki, Warszawa	1—308/2464		2464
169—171.	Zygmunt Mazan, Warszawa	1—308/2464		2464
169—171.	Stanisław Skrzyński, Warszawa	1—308/2464		2464
172—174.	Ryszard Kalita, Warszawa	1—307/2456		2456
172—174.	Jan Klęka, Jelenia Góra	1—307/2456		2456
172—174.	Józef Krzywda, Opole	1—307/2456		2456
175.	Adam Zemanek, Lublin	2—204/2448		2448
176—183.	Tadeusz Strzelczyk, Gliwice	1—305/2440		2440
176—183.	Aleksander Kuźmicz, Lublin	1—305/2440		2440
176—183.	Aleksander Zwoliński, Warszawa	1—305/2440		2440
176—183.	Czesław Kamiński, Białystok	1—305/2440		2440
176—183.	Zbigniew Podeszwik, Gdańsk	1—305/2440		2440
176—183.	Krzysztof Weinzieber, Warszawa	1—305/2440		2440
176—183.	Sławomir Wiączek, Bydgoszcz	1—305/2440		2440
176—183.	Roman Szczegogryn, Warszawa	1—305/2440		2440
184—193.	Jan Płoszczyca, Gliwice	1—304/2432		2432
184—193.	Jacek Popiel, Gliwice	1—304/2432		2432
184—193.	Jan Sydło, Gliwice	1—304/2432		2432
184—193.	Zbigniew Janceiewicz, Białystok	1—304/2432		2432
184—193.	Wojciech Głowacki, Poznań	1—304/2432		2432
184—193.	Andrzej Kopyłowski, Warszawa	1—304/2432		2432
184—193.	Tadeusz Rajca, Warszawa	1—304/2432		2432
184—193.	Kazimierz Gasiński, Włocławek	1—304/2432		2432
184—193.	Gustaw Zarzecki, Olsztyn	1—304/2432		2432
184—193.	Adam Białecki, Inowrocław	1—/303/2424		2424
194.	Jan Kmieć, Katowice	1—302/2416		2416
195.	Alojzy Górny, Radom	2—200/2400		2400
196.	Roman Wcszczerowicz, Warszawa	3—158/2380		2380
197.	Zbigniew Nowakowski, Mielec	2—196/2352		2352
198.	Maciej Michalski, Kraków	3—108/2240		2240
199.	Eugeniusz Zimmer, Szczecin	2—184/2208		2208
200—203.	Zbigniew Stroiński, Łódź	2—184/2208		2208
200—203.	Marian Bolewski, Włocławek	2—184/2208		2208
200—203.	Kazimierz Szczudło, Mielec	2—184/2208		2208
200—203.	Kazimierz Gorzkiewicz, Gdańsk	2—184/2208		2208
204.	Roman Kocemba, Bielsko	2—178/2136		2136
205—206.	Stanisław Porebski, Jel. Góra	2—176/2112		2112
205—206.	Wiesław Dziedzio, Jel. Góra	2—176/2112		2112
207.	Antoni Wróbel, Szczecin	3—108/2080		2080
208.	Czesław Lorenc, Kraków	1n—295/2065		2065
209.	Tadeusz Skałecki, Wrocław	2—170/2040		2040
210.	Bronisław Dzido, Szczecin	3—108/1910		1910
211.	Henryk Godlewski, Warszawa	2—156/1872		1872
212.	Ireneusz Jóźwiak, Łódź	3—104/1871		1871
213.	Wiktor Sznurkowski, Warszawa	3—104/1870		1870
214.	Leopold Osmecki, Rzeszów	3—161/1830		1830
215—220.	Jerzy Kutaszewski, Słupsk	2—150/1800		1800
215—220.	Jan Nowak, Ostrów	2—150/1800		1800
215—220.	Roman Basiak, Szczecin	2—150/1800		1800
215—220.	Stanisław Kiekrz, Katowicle	2—150/1800		1800
215—220.	Edward Talarczyk, Ostrów	2—150/1800		1800
215—220.	Władysław Stachowicz, Krosno	2—150/1800		1800
221.	Jerzy Sabodasz, Wrocław	3—116/1750		1750
22.	Antoni Henclewski, Warszawa	3—104/1740		1740
223	.Stanisław Czach, Lublin	2—142/1704		1704
224.	Ryszard Jasiński, Lublin	2—136/1632		1632
226—227.	Tadeusz Gancarz, Rzeszów	3—113/1560		1560
226—227.	Tadeusz Odor, Rzeszów	2—116/1392		1392
226—227.	Tadeusz Gancarz, Rzeszów	2—116/1392		1392
228.	Zdzisław Majewski, Wrocław	3—106/1340		1340
229.	Mieczysław Przybylski, Wrocław	3—104/1283		1283
230—231.	Józef Baranowski, Lublin	3—104/1248		1248
230—231.	Stanisław Ciechowicz, Lublin	3—104/1248		1248
232—233.	Achil Rudnik, Lublin	3—116/1160		1160
231—233.	Stanisław Palider, Wrocław	3—116/1160		1160
234—235.	Eugeniusz Kondrat, Szczecin	3—108/1080		1080
234—235.	Bogdan Likus, Jel. Góra	3—108/1080		1080
234—235.	Mirosław Berner, Jel. Góra	3—108/1080		1080
236—239.	Roman Polański, Wrocław	3—107/1070		1070
236—239.	Włodzimierz Kunsner, Wrocław	3—107/1070		1070
236—239.	Jerzy Bem, Wrocław	3—107/1070		1070
240.	Jerzy Maj, Wrocław	3—106/1060		1060
241—243.	Roman Bajewski, Warszawa	3—104/1040		1040
241—243.	Wędrychowicz Zbigniew, Gliwice	3—104/1040		1040
241—243.	Adam Bułat, Kraków	3—104/1040		1040



Wysokowyczynowe „Foki", mimo wprowadzenia współczynnika zmniejszającego uzyskane rezultaty w Całorocznych Zawodach „Skrzydlatej Polski" na szybowcach tego typu, są dla naszych pilotów najbardziej atrakcyjnym sprzętem.
Foto: B. Koszewski (5) i J. Pomianowski

1. wzrasta liczba uczestników zawodów z każdym nowym rokiem,

2. powiększa się nieustannie udział młodych pilotów,

3. wzrasta zainteresowanie naszymi zawodami.

Najbardziej cieszymy się ze wzrostu zainteresowania aeroklubów regionalnych Zawodami Całorocznymi.

W ilości zdobytych punktów w memoriale prowadzi nadal Centrum Szybowcowe Leszno, bo 770 519 pkt, na ogólną sumę 1 676 311 pkt. Są jednak aerokluby, które mogą się poszczycić poważną sumą

DANUTA ZACHARA

zdobytych punktów, a mianowicie: Wrocław — 96 010 pkt, Warszawa — 92 338 pkt, Jelenia Góra — 56 243 pkt, Białystok — 41 827 pkt, Lublin 45 980 pkt, Rzeszów — 40 866 pkt, Toruń — 38 722 pkt, Olsztyn — 36 905 pkt.

Jednocześnie, zgodnie z regulaminem, rozpoczynamy X Jubileuszowe Całoroczne Zawody Szybowcowe. Mamy nadzieję, że pierwsze promienie wiosennego słońca w 1964 roku zachęcą do startu pilotów z aeroklubów nie biorących zbyt licznego udziału w zawodach, a przede wszystkim z takich klubów jak: elbląski, gliwicki, grudziądzki, kielecki, podhalański, podkarpacki, słupski, tatrzański, włocławski i Ziemi Mazowieckiej.

Aby usprawnić obliczanie wyników Całorocznych Zawodów Szybowcowych, apelujemy do wszystkich zawodników, komisarzy sportowych i instruktorów o nadsyłanie kompletnej dokumentacji w terminie nie przekraczającym miesiąca od daty wykonania przelotu, zgodnie z przepisami Kodeksu Sportowego FAI, pod adresem: Zarząd Główny Aeroklubu PRL — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, Dział Treningu i Imprez. Przypominamy również, że kompletowanie dokumentacji należy do pilota, a nie do instruktora czy też komisarza sportowego. Nie kto inny lecz pilot winien zbierać podpisy i zaświadczenia z punktów zwrotnych. Do tej pory niejednokrotnie bywało, że instruktor przesyłał dokumentację sportową bez podpisu pilota z adnotacją: pilot jest nieuchwytny. Z powyższych też powodów nie wszystkie wyczyny zostały uwzględnione w IX Zawodach Całorocznych. Przypuszczamy, że zawodnicy, którzy nie znajdą swoich nazwisk w zestawieniu, lub którym nie wszystkie konkurencje zostały zaliczone, wyjaśnią tę sprawę z komisją sędziowską Całorocznych Zawodów Szybowcowych. Jednocześnie podajemy do wiadomości wszystkich pilotów zainteresowanych Całorocznymi Zawodami Szybowcowymi, iż Komisja Sędziowska Całorocznych Zawodów postanowiła wprowadzić uzupełnienia do regulaminu CZS.

Punkt 16-c. Przelot docelowy nie zakończony lądowaniem w punkcie docelowym (przelot nawigowany) podlega punktacji, jeżeli długość przelecianej trasy mierzona do prostopadłego rzutu punktu lądowania na trasę przelotu lub jej przedłużenie wynosi ponad 80% długości całej trasy przelotu docelowego, lub długość przebytej trasy wynosi ponad 500 km. W takich przypadkach uzyskana ilość punktów równa jest długości rzutu w kilometrach, pomnożonej przez współczynnik 7.

Punkt 19-a. Nieudane przeloty podlegają punktacji o ile długość zamierzonej trasy wynosiła ponad 300 km i trasa została pokonana co najmniej w 80% lub w każdym przypadku, jeżeli długość przelotu wynosi ponad 500 km.

Wszystkim startującym szybownikom w X Zawodach Całorocznych życzymy uzyskania jak najlepszych wyników sportowych.

U. S.

GDY otrzymałem list od Ryszarda D., sądziłem w pierwszej chwili, że usiądę i odpiszę. Byłem w sanatorium u niego, prawie cały dzień przesiedzieliśmy w kawiarni i rozmawialiśmy na ten temat. Mogłem przypuszczać, że z całej historii nie pozostało nic niejasnego, więc po co jeszcze Ryszard pisze ten list? Nie może być inaczej, tylko oczekuje odpowiedzi. Jakiej? Musiałem sobie uświadomić, że odpowiedzi dać nie potrafię. Więc mimo całego współczucia (wychodząc z kawiarni musiałem podać mu płaszcz i pomóc się ubrać) list musi pozostać bez odpowiedzi.

Oto co pisze Ryszard:

Mój drogi!

Jeszcze raz wracam do tej sprawy. Chcę ci nieco dokładniej wszystko opisać. Dziwiłeś się, nie lubi. Jednym słowem lot był męczący. Ani na chwilę nie mogłem oderwać wzroku od przyrządów pokładowych.

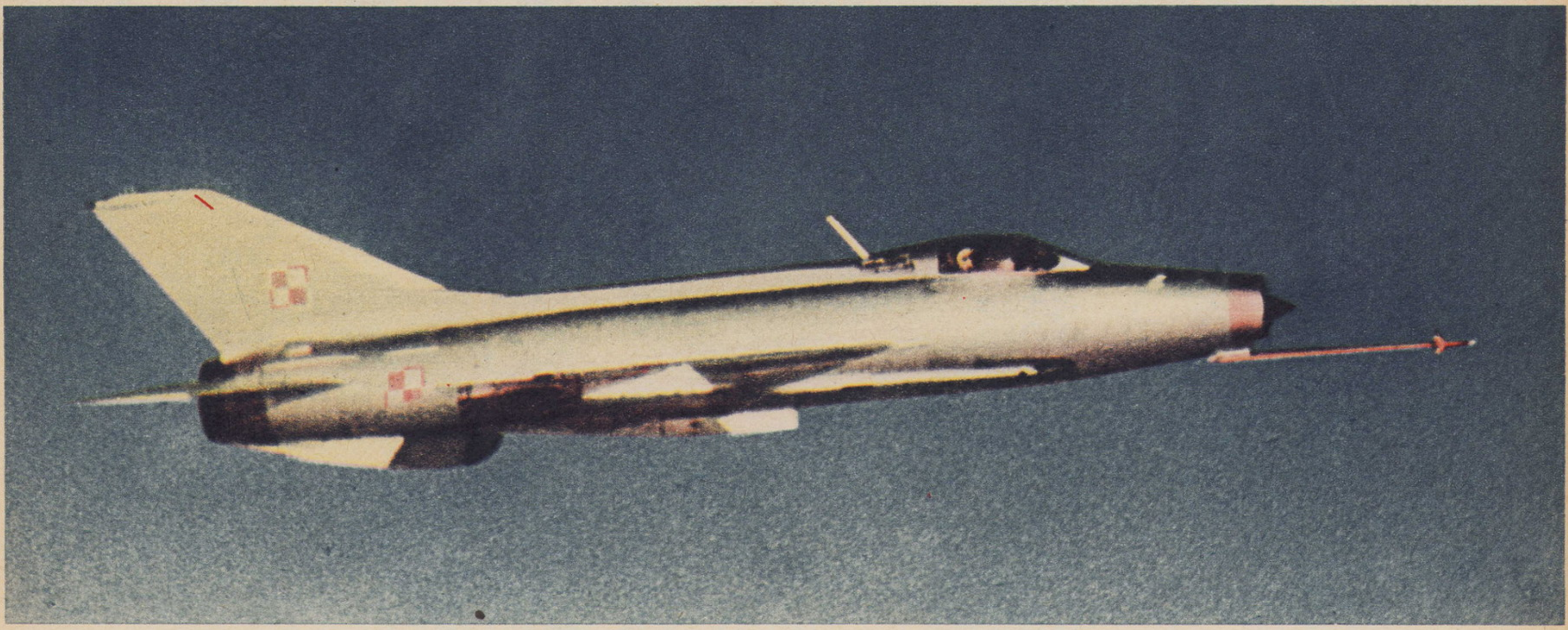
Wracałem kursem 20 stopni w kierunku dalszej radiostacji prowadzącej mojego lotniska. Na przebijaniu chmur w dół wariometr wskazywał 15 metrów opadania na sekundę, a prędkość wynosiła 700 kilometrów na godzinę. Wtedy się to stało, gdy zacząłem myśleć o czekającym mnie odpoczynku. Sztuczny horyzont drgnął i przechylił się wskazując prawy zwis...

Postanowiłem: żadnych komentarzy, żadnego wnioskowania. Oczywiście postanowiłem to później, gdyż w powietrzu nie miałem czasu na nic. I chyba słusznie postanowiłem, gdyż nie do mnie one należą. Ja jestem tylko pilotem. Naturalnie, na swój prywatny użytek mam i własny pogląd. Niewielka to pociecha, ale zawsze.

Przypominam Ci tę rozmowę, abyś lepiej zrozumiał o co mi chodzi. Bo wtedy nagadaliśmy wiele ogólników. Teraz wiem, jak bywa. Wiem lepiej niż ktokolwiek. I powiadam ci: wbrew temu, co mówiliśmy wówczas obaj: ten problem istnieje, tylko tyle, że film ukazał go w uproszczonej postaci. Konflikt nie rozgrywa się w bezpośrednim starciu. Wszystko dzieje się ogledniej.

Popatrz: gdy przywieziono mnie na lotnisko sanitarką, wysłuchałem wielu słów niemal pieszczotliwych: „No dobrze, Rysiek, dobrze, już się niczym nie martw. Postąpiłeś słusznie". Dziś rozumiem, że to było pocieszenie. Szczere, bez wątpienia i przyjazne.

Miałem dość czasu, aby wszystko przemyśleć. Teraz wiem nawet dlaczego mnie tak przywitano. Zdziwisz się może. Nie jestem pewien,



Rehabilitacja

że nie powiedziałem kategorycznie: „wysiadł sztuczny horyzont". Teraz też tego nie powiem kategorycznie. Piszę, abyś się nie dziwił, gdyż zdaje mi się nie zrozumiałeś tego w czasie naszej ostatniej rozmowy.

Wtedy, kiedy to się stało, mogłem powiedzieć cokolwiek, byle się tylko trzymało kupy to co mówię, byle było jako tako prawdopodobne. Chociaż nie. Mogłem wymyślić splot warunków absolutnie niesprawdzalnych i takich, w które trzeba uwierzyć. Że zapalił się silnik, że rozleciała się turbina, bo ja wiem co jeszcze? Widziałeś kiedy samolot, który werżnął się w gliniastą ziemię? Glina wypala się na cegłę i w tę cegłę wtopione są szczątki metalu. Ale ja opowiedziałem wszystko dokładnie tak jak było i uważam, że postąpiłem słusznie.

Mówiłem ci już. Leciałem nocą na operowanie. (Działanie przy pomocy celownika radiolokacyjnego stosowanego w sytuacjach, gdy ze względu na warunki atmosferyczne pilot nie jest w stanie nawiązać kontaktu wzrokowego z celem. Przyp. mój.) Chmury leżały dwiema warstwami. Podstawa dolnej wynosiła tysiąc, może tysiąc dwieście metrów, górna podstawa tej warstwy — około cztery i pół tysiąca. Wyżej były to paskudne zamglenia, których się tak sze. Zresztą mój wniosek całkowicie pokrywa się z konkluzją komisji. Gdyby nie było tej zgodności — nie mógłbym tak zachować się jak zachowałem się, bo w obronie własnej musiałem wyłożyć swoje racje. Jeśli więc cokolwiek cieszyło mnie w tej sprawie, to właśnie ta zbieżność wniosków. Uwalniała mnie od tłumaczeń, od przekonywania innych, że nie miałem innego wyjścia.

Mówiłeś w czasie naszej ostatniej rozmowy, że ten spór o prawidłowość mojej decyzji nie jest istotny, że do pewnych rzeczy jest człowiek zobowiązany odpowiednim przepisem prawa, a mój żelazny argument zawiera instrukcja służby spadochronowej, która określa kiedy pilot musi opuścić samolot i jeśli nie opuści — popełnia przestępstwo przeciwko temu przepisowi. Niewątpliwie. Ale ty wiesz, jak to bywa z tym obowiązkiem opuszczenia samolotu. Ja w ogóle nie chciałem na ten temat dyskutować. Nie mogłem. Było coś takiego, co mi nie pozwoliło.

Pamiętasz? Kiedyś rozmawialiśmy o filmie „Przeciwko bogom" i cieszyliśmy się z recenzenckiego odkrycia: film-chała, problem wyssany z palca autora scenariusza. Dziś tak nie bywa na lotniskach. Lecz jak bywa? czy nie postąpiłbym tak samo, gdyby role się odwróciły, gdybym ja szukał kogoś po polach sanitarką, w charakterze kolegi i wartownika. Może i ja szukałbym punktów niejasnych, może i ja bym skrzywdził kolegę jakimś niesprawiedliwym posądzeniem. Rzecz murowana: co innego poddawać sytuację analizie, a co innego przeżyć ją samemu, gdy wszystko się rozgrywa w kilku sekundach. Myślałem a tym wiele w szpitalu i teraz jestem wszystkiego pewien.

Twierdzę: nie zobaczymy nigdy człowieka, który postąpi inaczej niż ja. Śmierć jest jedną z największych bzdur na świecie. Wierz mi. Możemy być zdolni do niewiadomo jakiego ryzyka, ale nigdy wtedy, kiedy odebrane nam są wszystkie szanse. Gdy nie ma szansy, której można się uczepić — będziemy się ratowali. Ale jeśli mówię, że nigdy nie zobaczymy człowieka, który postąpi inaczej jak ja w sytuacji takiej jak moja — to wcale nie jest to zarozumialstwo z mojej strony. On się zabije na pewno. Więc dlaczego nie miałby postąpić jak ja?

Jeszcze raz mówię, że nic nie sugerowałem komisji. Oni wzięli pod uwagę tylko fakty. Nikt mnie nie pytał jak się czułem i co myślałem wówczas, gdyż to w tej całej sprawie nie miało dla nich znaczenia. Pytali mnie: „Sztuczny

horyzont wskazał zwis, wy regulowaliście przeciwną lotką, aby wrócić do lotu poziomego?" „Tak, reagowałem przeciwną lotką". „I horyzont nie wrócił do poziomu?" „Nie wrócił". „Ściągnęliście drążek na siebie?" „Tak, ściągnąłem drążek na siebie, aby zmniejszyć opadanie. Miałem piętnaście metrów opadania na sekundę". „I co dalej?" „Zauważyłem wzrost prędkości samolotu do 1000 km/godz.". O takie rzeczy byłem pytany i o nic więcej i wcale się nie dziwię. Komisja miała wyjaśnić wszystko napisać protokół, a nie scenariusz filmowy.

Odpowiadając na konkretne pytania chciałem wraz z komisją dotrzeć do prawdy, niezależnie od tego jaka to jest prawda. Chociażbym miał sam siebie zdyskwalifikować zawodowo. Jeśli miałbym przestać latać na zawsze, to także musiałbym zrozumieć sens tej zmiany i przekonać się, że to jest nieuniknione. Ale już na wstępie tych dochodzeń stwierdziłem, że nie ma powodu do tak tragicznych przewidywań. Nie ma pilota, który by nie przeciwdziałał przeciwną lotką, gdy sztuczny horyzont we wnętrzu chmury pokaże zwis. Wtedy, kiedy się to wszystko działo, usiłowałem zrozumieć sytuację biorąc za podstawę wskazania przyrządów. Naprawdę zaś obracałem samolot wokół osi podłużnej. Musiało to się stać kilkakrotnie, a sztuczny horyzont wciąż nie mówił prawdy. Potem ściągnąłem drążek na siebie i stało się akurat coś przeciwnego niż stać się powinno. Zamiast zmniejszyć prędkość i opadanie — zwiększyłem jedno i drugie. To znaczy, że w tym momencie znajdowałem się w locie odwróconym.

Łatwe do zrozumienia teraz. Wtedy — nie wiedziałem, że wyszedłem z fałszywego założenia.

Wybacz, że przedłużam tę sprawę, chociaż myślę, że i dla ciebie jest ona jasna. Została nam wpojona wiara we wskazania przyrządów pokładowych. Pierwsze, co się nasuwa — to wniosek o nieufność. Ale to jest wniosek fałszywy. Wyskoczyłem z samolotu i zapewniam cię, że jeśli uda mi się wrócić do latania — znów będę wierzył przyrządom. Sztuczne horyzonty zostały sprawdzone na pozostałych samolotach i są w porządku.

Potem zobaczyłem ziemię. To nawet jest źle powiedziane. Nie widziałem ziemi, tylko wiedziałem, gdzie ona jest. Pociemniało w kabinie, wiesz, w ten charakterystyczny sposób oznaczający moment wyjścia z chmur. W chmurach jest jaśniej, albo wydaje się, że jest jaśniej. Rozpraszają się światła od lamp pozycyjnych i może dlatego wydaje się, że jest jaśniej. A ziemia jest ogromną, czarną przytłaczającą masą. Robi się gwałtownie ciemno, gdy samolot wypada pod chmury. Pomyślałem jeszcze: wysokość tysiąc metrów, choćby tysiąc dwieście. Prędkość tysiąc na godzinę. Nie wyprowadzę.

Wiedziałem, że nie wyprowadzę. Chwyciłem za uchwyt osłony twarzy. Po kilku sekundach otworzyła się nade mną czasza spadochronu.

Zauważyłem błysk wybuchu prawie dokładnie pode mną. Wyglądało to jak błysk zapalającej się zapałki, maleńki, krótkotrwały, aż śmieszna wydaje się jego powaga. A to przecież samolot, w którym byłem przed chwilą. Tak jak bym zobaczył własną śmierć w tym błysku.

Wiesz o czym pomyślałem wtedy? Że miałem rację: to, że samolot rozwalił się pode mną, oznaczało pionowy lot do ziemi. Jeszcze nie wiedziałem, co mogłoby mnie uratować. Ruch drążka sterowego od siebie czy do siebie. Potem dopiero wyjaśniłem i to. Potem, rozumiesz?

Więc opadając pod czaszą spadochronu miałem sporo minut, aby ułożyć sobie wszystko w głowie po kolei, jak było, uzasadnić potrzebę użycia fotela wyrzucanego. Mogłem o tym pomyśleć, ale nie myślałem o niczym. Było mi zimno, i nie miałem już lewej ręki. Teraz dopiero, gdy stwierdziłem, że nie mogę poprawić się w uprzęży, bo jedna tylko, prawa ręka nie wystarczy — ogarnęło mnie przerażenie. To chyba nietrudno zrozumieć: być pilotem, tylko pilotem, człowiekiem bez żadnego innego zawodu, mieć niewiele ponad lat dwadzieścia i już nie mieć ręki. Myślałem tylko: ręka, co z ręką, gdzie ona...

Nie mogłem się wyzwolić od tego przerażenia. Wszystko było drobiazgiem wobec faktu, że nie mam jednej ręki. I tak nic mi się w głowie nie ułożyło.

Dopiero ludzie, którzy mnie znaleźli na polu powiedzieli, że mam tę rękę, tylko wywichniętą gdzieś do tyłu, na plecy. Było tak, że wydawało mi się tylko, iż działam pamiętając o wszystkich szczegółach. Prawdą jest, że skakałem nie pod wpływem panicznego strachu, tylko wyliczyłem sobie odległość do ziemi. Ale faktem jest też i to, że ściągając w dół osłonę twarzy i odpalając tym ruchem nabój fotela wyrzucanego — nie pamiętałem o prawidłowym ułożeniu rąk. Lewy łokieć miałem odchylony od tułowia i uderzenie powietrza w ten łokieć miało taki właśnie skutek.

Drobiazg. To wszystko już wiesz z opisu wypadku. Zresztą oglądałeś rękę. Chcę pisać o czymś innym, co mnie boli bardziej niż złamanie.

Już w sanitarce, gdy jechałem na lotnisko, pocieszali mnie koledzy: „Nic się nie martw, postąpiłeś słusznie. To jest najważniejsze. Rękę zreperują ci doktorzy".

I doktorzy reperują mi rękę. Nie wszystko idzie tak jak iść powinno. Zanik niektórych mięśni przedłuża leczenie, bardzo wolno wracam do zdrowia. Ale wcześniej czy później opuszczę sanatorium i powrócę na lotnisko. Jakiś czas będę wznawiał nawyki, zanim znów znajdę się w kabinie bojowej. I to mnie trapi: jak to się odbędzie? Zrozum mnie dobrze. W tym czasie, gdy leżałem w gipsie, gdy zajmowałem się wyłącznie swoją ręką i niczym więcej tam od czasu do czasu mówiono o mnie i o moim skoku. I wyobraź sobie, że dolna podstawa chmur każdego dnia jest wyżej. Gdy się dziś o tym mówi, owej fatalne nocy wynosiła tysiąc osiemset metrów, wysokość gwarantująca wyprowadzenie. Zresztą, bo ja wiem. Może nad lotniskiem rzeczywiście podstawa wynosiła tysiąc osiemset. Ja jestem pewien, że w miejscu, gdzie skakałem nie było więcej niż tysiąc dwieście.

Czy domyślasz się w jakim celu ludzie podnoszą mi te chmury coraj wyżej?

Współczucie już minęło. W chwili opuszczania samolotu nawet nie meldowałem, że skaczę. Więc gdy zerwała się łączność ze mną, gdy nie odpowiadałem już na wezwania, byłem dla nich na tamtym świecie. Ale zobaczyli mnie żywego z roztrzęsionymi nerwami. I dla nich najważniejsze było, że żyję. Więc mówili: „Nie martw się". Teraz mówią tak: „Rysiek stracił przestrzenne położenie, przeraził i wyrzucił się". Niby niedużo mówią o wypadku. Ale wystarczająco dużo, żeby to była ocena. O to nie mogę mieć pretensji, bo wszystko co robimy podlega ocenom. Ta ocena jest dla mnie krzywdząca z powodu zawartej w niej nieprawdy dotyczącej wysokości podstawy chmur. Najbardziej boli mnie, że nie mogę z nią dyskutować, bo nie spojrzałem wtedy na wysokościomierz. Pamiętam wskazania prędkościomierza, wariometru i położenie sztucznego horyzontu. Ale tysiąc osiemset metrów wysokości nie było na pewno, bo już wcześniej idąc ze zniżaniem do dalszej prowadzącej miałem tylko tysiąc czterysta.

Nie wiem jak to będzie. W bezpośredniej rozmowie nikt mi nie zarzucił tchórzostwa, ale wiem na pewno, że niektórzy tak o mnie myślą. Po cóż by podnosili chmury, gdyby nie chcieli uzasadnić tego właśnie zarzutu.

Ja jestem wciąż przekonany, że postąpiłem słusznie. Nawet więcej. Doszły do mnie wiadomości o wymianie pewnej serii sztucznych horyzontów na niektórych samolotach. Moja ręka i ten pobyt w szpitalu oraz w sanatorium jest ceną odkrycia uszkodzenia.

Myślę o tym wszystkim pomiędzy zabiegami, których mi doktorzy nie żałują i jednak zbliża się dzień, gdy jako człowiek zdrowy opuszczę sanatorium. Co będzie?

Ryszard

Ale nie odpiszę na ten list. Nic mu nie pomogę, a pocieszenia już nie są potrzebne. Nie sądzę zresztą, aby oczekiwał odpowiedzi.

Tymczasem upłynęło prawie pół roku zanim przekonałem się, że pamięta o poprzednim liście. Wczoraj otrzymałem kartkę:

„Rozpocząłem latanie, na razie na samolocie treningowym. Wszystko w porządku".

ANEGDOTY LOTNICZE

Przewidziany pech

Podczas zawodów lotniczo-dziennikarskich w 1963 r. pewien pilot, znany powszechnie pechowiec i antyfeminista, wylosował jako pasażera jedynego dziennikarza kobietę — redaktorkę ze „Słowa Polskiego".

Aby zredukować do minimum zło przypadłe mu z wyroku losu, postanowił, że czegoś tak wysoko punktowanego w zawodach jak celność zrzucanych meldunków nie powierzy kobiecym dłoniom. Przymocował więc na kadłubie swego „Junaka" zaimprowizowany i bardzo prymitywny zaczep, przystosowany do zrzucania meldunków z kabiny pilota.

Na punkcie zrzutu meldunku pierwszego etapu przycelował maszynę szczególnie dokładnie i zwolnił zaczep w odpowiedniej chwili. Ale meldunek nie był celny — ściśle mówiąc w ogóle go nie było. Ani na punkcie ani w najbliższym rejonie punktu. Nie było go też — po wylądowaniu na lotnisku docelowym — na burcie „Junaka".

Historia powtórzyła się na następnym etapie i na jeszcze następnych z kolei.

Po zawodach, kiedy koledzy składali pechowcowi kondolencje z powodu zajęcia ostatniego miejsca, powiedział on:

— A nie mówiłem, że baba przynosi nieszczęście? Z babą na pokładzie to nawet całkiem porządny zaczep działa wtedy, kiedy jemu się podoba...

Cumulusy

Pewien bardzo kapryśny i niezbyt odważny pasażer podczas całej podróży samolotem zanudzał stewardessę rozlicznymi pytaniami.

— Proszę pani, co to jest, to z prawej strony?

— To są cumulusy, drogi panie.

— A tam z lewej?

— Też cumulusy.

— Czy to coś groźnego?

— Nie, proszę pana, to zupełnie nieszkodliwe chmurki — tłumaczyła cierpliwie stewardessa.

— Chwała Bogu! Bo tak bardzo się bałem — odetchnął pasażer.

Takie jest życie

Pewien żołnierz po wcieleniu go do wojska trafił do kompanii wartowniczej w jednostce lotniczej. Wraz z pierwszym zdjęciem w mundurze napisał do dziewczyny o swych przygodach w powietrzu, oczywiście przygodach pilota samolotu odrzutowego.

„Czy ty, Wojtuś, naprawdę już latasz na odrzutowcach? Dumna jestem z ciebie, ale aż się wierzyć nie chce, że tak prędko cię dopuścili..." — odpisała dziewczyna.

Wojtuś zaś na to:

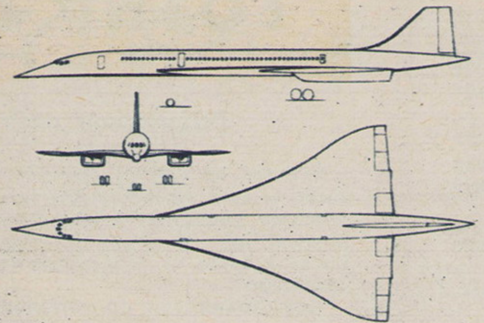
„Latać to latam — jak babcię szanuję! Ale inne rzeczy też trzeba robić. Czasem trzeba nawet powartować na bramie. Takie, niestety, jest życie" — zakończył żołnierz filozoficznie.

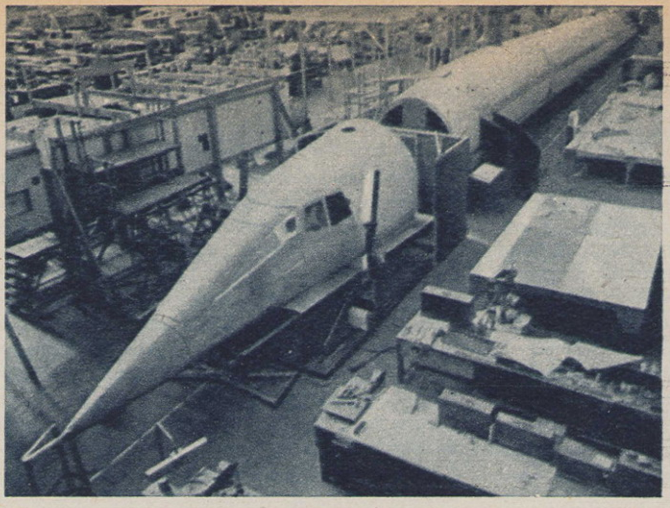
Przesądna

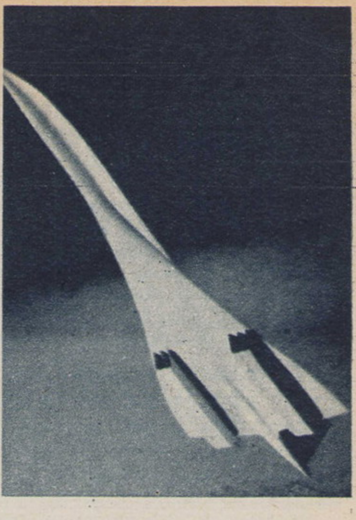
Pewien mniej znany szybownik i bardziej znany dziennikarz lotniczy zaproponował uroczej dziewczynie lot na szybowcu. Po przybyciu na lotnisko pokazał jej i objaśnił nazwy i zalety sprzętu lotniczego, który się tam znajdował. Gdy ten etap nasz dzielny Don Juan miał już poza sobą, zaprowadził śliczności do szybowca. Tu nastąpiła jednak nieprzewidziana trudność. Przesądna panienka oświadczyła:

— Owszem, polecę z tobą. Ale nie na „Bocianie". Co to, to nie.

SAMOLOT KOMUNIKACYJNY „CONCORDE" ● FRANCJA-ANGLIA







WE francuskich i angielskich biurach konstrukcyjnych trwają prace nad projektem naddźwiękowego samolotu komunikacyjnego. Jak wiadomo inicjatywa wyszła od konstruktorów francuskich, którzy wystąpili z projektem samolotu Sud Aviation „Super-Caravelle". Jednakże zadanie stworzenia naddźwiękowego samolotu pasażerskiego było bardzo poważne, toteż Francja z zadowoleniem przystała na współpracę angielskiego zjednoczenia przemysłu lotniczego BAC. Nowy wspólny projekt nosi nazwę „Concorde". Samolot ma być budowany zarówno w Anglii (przednia część kadłuba, usterzenie pionowe, silniki), jak i we Francji (skrzydła). Do 1966 r. zbudowane zostaną dwa prototypy. Przekazanie seryjnych samolotów do eksploatacji przewiduje się w 1968 r. Już w chwili obecnej uzyskano pierwsze zamówienia od amerykańskich linii lotniczych. Przewiduje się budowę ok. 300 egzemplarzy.

Konstruktorzy wybrali dla samolotu zakres prędkości rzędu M = 2,2. Takie prędkości da się osiągać bez specjalnych trudności konstrukcyjnych i technologicznych. Jest to zarazem zakres korzystny ekonomicznie, gdyż leży już za obszarem silnego wzrostu oporów falowych. Przewiduje się, że cena 1 pasażero-kilometra będzie kształtowała się poniżej cen uzyskiwanych na samolotach poddźwiękowych, pomimo wysokiej ceny samolotu (8 — 9 mil. dol).

„Concorde" jest 4-silnikowym dolnopłatem o układzie czystej delty. Charakterystyczny kształt skrzydeł o dość skomplikowanym układzie profili został troskliwie wystudiowany w tunelach aerodynamicznych i ma zapewnić korzystne własności zarówno przy dużych jak i małych prędkościach. Przewiduje się też przeprowadzenie prób na modelu płata zabudowanym na przerobionym samolocie Fairey „Delta-2". Kadłub o przekroju kołowym pomieści 100 — 110 pasażerów. Szyby kabiny załogi będą osłaniane przy prędkościach naddźwiękowych, a samolot — pilotowany wg przyrządów. Zbudowane pod skrzydłami podwójne zespoły silników „Olympus-563" będą miały czworokątne dyfuzory wlotowe o zmiennej geometrii. Silniki będą wyposażone w dopalacze o wypływie naddźwiękowym (zbieżno-rozbieżne dysze wylotowe). Próby tych silników, które w wykonaniu docelowym mają uzyskać po 15 000 kG ciągu przeprowadza się już obecnie na odpowiednio przystosowanym samolocie Avro „Vulcan". Wnętrza skrzydeł samolotów stanowią zbiorniki paliwa. (JŚ)

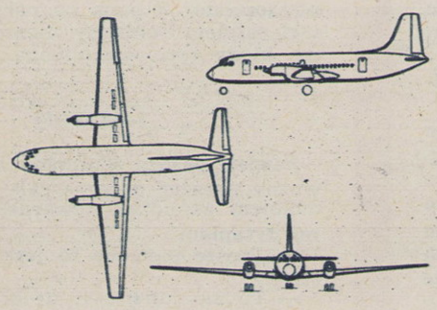
DANE TECHNICZNE

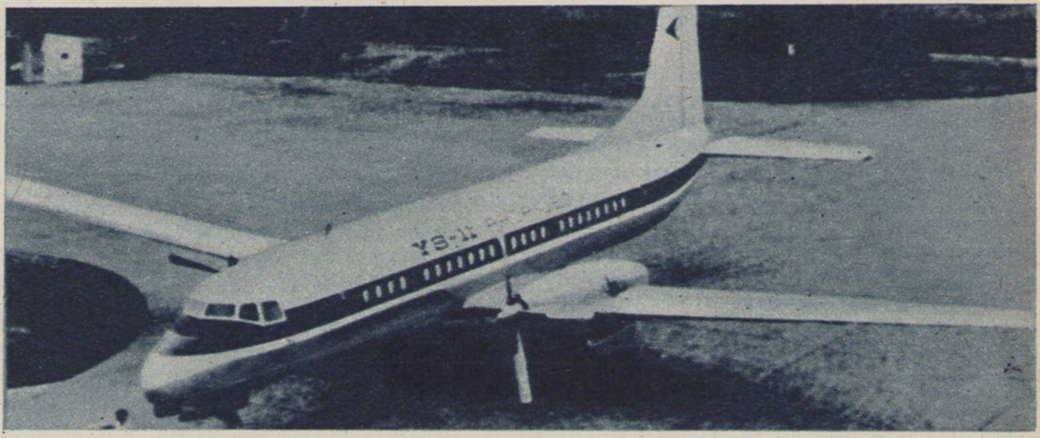
Wymiary: Rozpiętość — 23,47 m, długość — 51,82 m, wysokość — 11,0 m, pow. nośna — 340,0 m², wydłużenie — 1,62.

Ciężary: Ciężar całkowity — 91 do 114 ton, ciężar max. — 136 ton.

Osiągi: Prędkość przelotowa — 2 250 do 2 400 km/h, prędkość lądowania — 210 km/h, wysokość lotu — 12 000 m.

SAMOLOT PASAŻERSKI YS-11 ● JAPONIA





DOKONANY niedawno oblot prototypu dwusilnikowego turbinowego samolotu pasażerskiego YS-11 wskazuje na dążenie japońskiego przemysłu lotniczego wejścia na rynki światowe, na których wciąż odczuwany jest brak nowoczesnego następcy wysłużonego DC-3.

YS-11 jest produktem koncernu przemysłowego NAMCO w skład którego wchodzi również znana wytwórnia Mitsubishi. Samolot jest wyposażony w angielskie silniki turbinowe Rolls-Royce „Dart" o mocy 3 070 KM każdy i śmigła „Rotol" o średnicy 4,42 m. Kabina pasażerska przewidziana jest dla 52 lub 60 pasażerów (zależnie od klasy). Pomieszczenie bagażowe ma pojemność 12 m³.

Układ samolotu jest klasyczny. Trapezowy płat o wydłużeniu 10,8 wyposażony jest w klapy wyporowe typu Fowler (o łącznej powierzchni 20 m²) i w hamulce aerodynamiczne. Podwozie trójkołowe — normalnego typu. Układ sterowania bez wzmacniaczy.

Pierwsze loty YS-11 wykazały dobre własności lotne i producenci liczą się z otrzymaniem około 150 zamówień, z terminem realizacji do 1970 r. Oprócz zamówień cywilnych spodziewane jest otrzymanie zleceń na budowę transportowej wersji wojskowej, która ma nosić oznaczenie YS-11M i będzie wyposażona w duży luk ładunkowy. (RW)

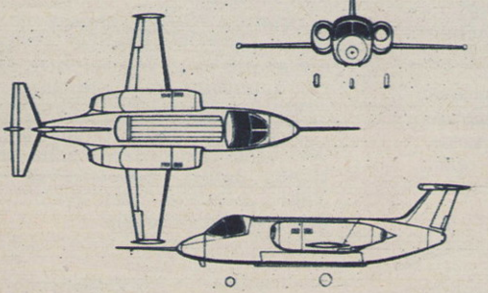
DANE TECHNICZNE

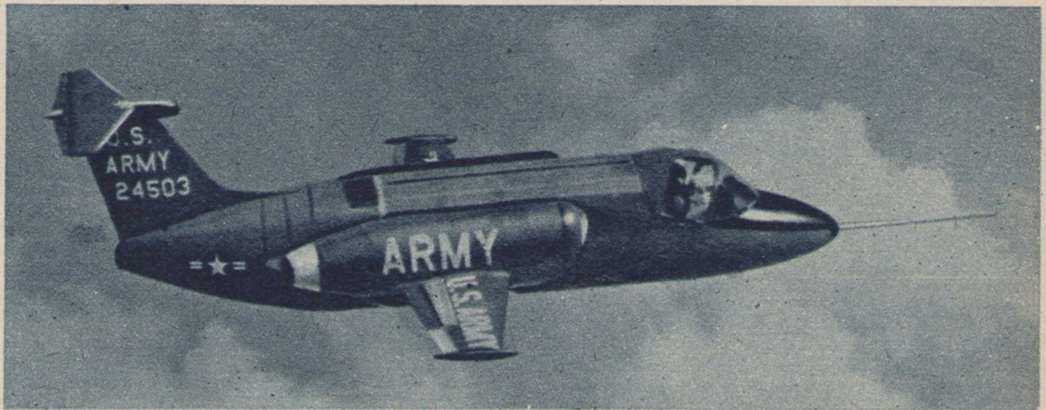
Wymiary: Rozpiętość — 32,0 m, długość — 26,29 m, pow. nośna — 94,8 m².

Ciężary: Ciężar własny — 14 500 kG, ciężar paliwa (max). — 5 540 kG, ciężar handlowy (max.) — 5 500 kG, ciężar do startu — (max.) — 22 800 kG, ciężar do lądowania (max.) — 21 800 kG.

Osiągi: Prędkość przelotowa — 463 do 485 km/h, prędkość ekonomiczna — 395 km/h, zasięg — 3 110 km (z ładunkiem handlowym 2 450 kG) lub — 1 315 km (z ładunkiem handlowym 5 500 kG), pułap praktyczny — 4 500 do 6 000 m.

SAMOLOT PIONOWEGO STARTU LOCKHEED XIV-4A „HUMMINGBIRD" ● USA





WYTWÓRNIA lotnicza Lockheed prowadzi od kilku już lat prace doświadczalne nad samolotem PSL (VTOL) opartym o zasadę konstrukcyjną opracowaną w 1956 r. przez francuskiego inżyniera Bertin. Polega ona na wykorzystaniu do wszystkich stanów lotu, łącznie z zawisem i szybkim lotem do przodu, tych samych silników turboodrzutowych.

„Hummingbird" (Mysikrólik) zbudowany jest jako całkowicie metalowy dwumiejscowy średniopłat z miejscami pilotów obok siebie. Dwa silniki Pratt-Whitney JT-12 A-3 o ciągu statycznym 1360 kG każdy, umieszczone są w gondolach przykadłubowych. Połączone są one specjalnym systemem kanałów z dwoma podłużnymi otworami biegnącymi pionowo poprzez kadłub, w których umieszczonych jest (z wzajemnym przekryciem) 20 dysz wylotowych, po 10 dla każdego silnika. Skierowanie strumienia gazów z silników do tych dysz pozwala, dzięki efektowi wtrysku dodatkowego zimnego powietrza z otoczenia, uzyskać ciąg o 30—40% wyższy niż ciąg statyczny silników. Otwory kadłubowe w locie do przodu są zamykane. Układ (bez zakłócenia równowagi samolotu) pracuje również przy zasilaniu z jednego silnika.

W locie do przodu sterowanie samolotu jest klasyczne, w zawisie zastosowanie znajduje układ dysz wydmuchowych umieszczonych na końcach skrzydeł oraz na dziobie i końcu kadłuba.

Dotychczas zbudowano dwa prototypy. Pierwszy lot „klasyczny" (bez zawisów) wykonany został w lipcu 1962 r. Później badano również zawisy i fazy przejściowe. Przy pracy dwóch silników czas pełnej procedury startowej wynosi 53 sek., a procedury lądowania — 23 sek. Charakterystyczny dla samolotu jest bardzo niski poziom hałasu wynoszący ok. 15 decybeli. (RW)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,9 m, długość — 10,0 m, wysokość — 3,6 m.

Ciężary: Ciężar własny — 2 265 kG, ciężar całkowity — 3615 kG.

Osiągi: Prędkość przejściowa — 220 km/h, prędkość max. (2 silniki) — M = 0,88 (wys. 8000 m), prędkość max. (1 silnik) — M = 0,78 (wys. 5000 m), prędkość wznoszenia (2 silniki) — 80 m/sek., prędkość wznoszenia (1 silnik) — 25 m/sek., pułap — 12 000 m, zasięg — 980 km (przy prędkości 480 km/h).

POCZTA LOTNICZA

AEROSANIE

Bernard Ziaja — Żarki, woj. krakowskie. Właściwy dobór jednostki napędowej i śmigła dla aerosani nie jest rzeczą łatwą i w wielu istotnych szczegółach różni się od praktyki lotniczej. Na przykład śmigło aerosani musi posiadać wysoką sprawność podczas pracy w miejscu i przy małych prędkościach jazdy. Profile łopat śmigieł stosuje się wklęsło-wypukłe, a także szczeliny.

Polecamy literaturę techniczną: „Grażdanskaja Awiacja" nr 3/1963 r. (miesięcznik), I. Juwenaliew — „Aerosani", I. Jewtuszin — „Razwitjė aerosannogo transporta w SSSR", B. Juriew — „Aerodynamika śmigieł i śmigłowców" (tłumaczenie polskie), MON, 1959 r. i W. Aleksandrow — „Wozdusznyje winty".

Dla Waszych prac wystarczy pierwsze z wymienionych źródeł oraz książka Juriewa. Redakcja nasza nie posiada podręcznego biura konstrukcyjnego.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Andrzej Kalita — Legnica, woj. wrocławskie. W Polsce próby ze startami na spadochronie przeprowadził wielokrotny spadochronowy mistrz Polski Jan Cierniak z Aeroklubu Krakowskiego. O tych ciekawych próbach Jana Cierniaka (na skasowanym i odpowiednio przystosowanym spadochronie ST-1) pisaliśmy w „Skrzydlatej" w numerze 18 (617) z dnia 5 maja 1963 roku.

* * *

Jan Weigel — Poddębice, woj. bydgoskie. Jedynym wydziałem, na którym studiować można lotnictwo (na uczelniach cywilnych), jest Wydział Mechaniczny, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej.

Kandydaci na studia na tym wydziale zdają egzaminy z: matematyki — pisemny i ustny, z fizyki — ustny oraz z języka obcego — pisemny. Podajemy też adres Dziekanatu — Warszawa, ul. Nowowiejska 24.

* * *

Janusz Miklaszewski — Lublin, pisze do nas: „Czy istnieją normy ograniczające ilość godzin jakie może wylatać pilot sportowy? Jeśli tak, to jak się one kształtują?"

Takie normy istnieją. Mówią one, między innymi, że w lotnictwie niekomunikacyjnym norma miesięczna czasu lotu, której nie wolno przekroczyć, wynosi niezależnie od rodzaju napędu i okresu roku 120 godzin, natomiast norma roczna — 600 godzin.

O tych sprawach pisaliśmy obszernie w „Skrzydlatej" w numerach od 13 z dnia 31 marca 1963 roku do 19 z dnia 12 maja 1963 roku. (Mgr Tadeusz Uszyński — „Normy czasu pracy i wypoczynku personelu latającego"). Tam też odsyłamy naszego Czytelnika.

* * *

Walery Iwannikow — Legnica, woj. wrocławskie. Na prośbę naszego Czytelnika podajemy niektóre dane techniczne dwuwirnikowego, radzieckiego śmigłowca transportowego Jak-24: rok budowy 1953, silniki AS-82W, moc startowa 2 × 1700 KM, średnica wirnika 20 m, ciężar śmigłowca pustego 12 000 kG, ciężar użyteczny 4000 kG, prędkość maksymalna 176 km/h, pułap 5500 m, zasięg 800 km.

Polecamy też książkę Ryszarda Witkowskiego, Janusza Wojciechowskiego i Pawła Elszteina pt. „Śmigłowce".

* * *

Jan Kartonik i Stefan Drawicz — Będzin, woj. katowickie, pytają. „Jakie ciśnienie oraz jaki wzrost powinien posiadać kandydat na szkolenie lotnicze?"

Odpowiadamy — maksymalna wartość ciśnienia skurczowego dla kandydatów na szkolenie lotnicze wynosi 140. Dolna granica wartości ciśnienia skurczowego przy zdrowym sercu nie odgrywa roli. Natomiast minimalny wzrost to 157 cm. Ważna jest także długość kończyn dolnych, która nie powinna być mniejsza jak 73 cm.

* * *

Antoni Lemantowicz — Sandomierz, woj. kieleckie, prosi nas o podanie dokładnych wyników I Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych.

I Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe rozegrane w Świdniku w dniach 22—24 lutego 1963 roku zgromadziły na starcie 8 załóg z 6 aeroklubów. A oto wyniki: 1. Jerzy Peszke i Zb. Rogowski (540 pkt) — A. Podkarpacki; 2. Henryk Jaworski i R. Kasperek (535 ptk) — A. Robotniczy w Świdniku; 3. Zygmunt Skrzypek i K. Kozak (505 pkt) — A. Lubelski; 4. Andrzej Ciesielski i H. Berbeć (375 pkt) — A. Lubelski; 5. Seweryn Przybylski i T. Witek (355 pkt) — A. Łódzki; 6. Konrad Wiciński i T. Korzonek (350 pkt) — A. Białostocki; 7. Eugeniusz Martyna i A. Turalski (225 pkt) — A. Podkarpacki; 8. Stefan Zmysłowski i T. Szymański (135 pkt) — A. Warszawski.

* * *

Zbigniew Raniecki — Otwock, woj. warszawskie, Stanisław Furmanik — Słupsk, woj. koszalińskie, Stefan Karciński — Zielona Góra. Interwencje w sprawie prenumeraty „Skrzydlatej Polski" należy składać u listonosza lub na poczcie. Można też interweniować w **Biurze Prenumerat „Ruch" — Warszawa, ul. Srebrna 16, Sekcja Reklamacji.**

* * *

Andrzej Czajkowski — Rzepin, woj. zielonogórskie, Jan Czyżewski — Grabowo, woj. kieleckie, Eugeniusz Rylec — Wieliczka, woj. krakowskie. Nie wysyłamy modeli ani planów lotniczych. Można je natomiast nabyć w **Redakcji „Modelarza" — Warszawa, ul. Chęcimska 14 lub w Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82—86.** Dla zamiejscowych za zaliczeniem pocztowym.

* * *

Elżbieta Ogorzały — Stary Sącz, woj. krakowskie. Specjalnych szkół kształcących stewardessy w Polsce nie ma. PLL „Lot" dla potrzeb własnych organizuje co pewien czas wewnętrzne kursy dla kandydatek na „latające gospodynie". Radzimy w tej sprawie zwrócić się więc do PLL „Lot" — Warszawa, ul. Grójecka 17.

Nie 34 sek., a 43 sek.!

Do podpisu pod rysunkiem 2 w artykule dr M. Subotowicza opublikowanym w nr 51—52 z 1963 r. wkradł się błąd. Otóż zamiast 34 sek. powinno być 43 sek. kątowe na stulecie. Autora i Czytelników przepraszamy za przykrą omyłkę.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

W ZSRR ukazała się w obiegu seria z podobiznami Rosjan, którzy położyli wielkie zasługi dla rozwoju lotnictwa. Seria ta składa się z 3 znaczków o wartościach nominalnych: 6 kop, 10 kop i 12 kopiejek.

Na znaczku za 6 kop. uwidoczniona jest podobizna wynalazcy pierwszego samolotu — A. F. Możajskiego (1825—1890) oraz rysunek samolotu jego konstrukcji.

Na znaczku za 10 kop. znajduje się podobizna znanego lotnika P. N. Niestierowa (1887—1914), zaś na znaczku za 16 kop. podobizna N. E. Żukowskiego (1847—1921) — profesora aerodynamiki, który znany jest z wielkich osiągnięć w tej dziedzinie.

Wszystkie znaczki wykonano w dwóch kolorach: niebieskim i czarnym, o wymiarach 29 × 40 mm.

Bogusław Kurowski

W lotniczej KSIĘGARNI

FLIEGER-JAHRBUCH 1964 (Rocznik lotniczy 1964 — międzynarodowy przegląd lotnictwa i kosmonautyki) — **Heinz A. F. Schmidt.** Wydawnictwo: **Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen — Berlin** (NRD); wydawnictwo albumowe, format 26 × 23 cm, str. 168.

Otrzymaliśmy siódmy z kolei rocznik lotniczy, wydawany od paru już lat w NRD przez Heinza A. F. Schmidta. Jest to niezwykle interesujące wydawnictwo, dające co roku aktualny przegląd wydarzeń lotniczych i astronautycznych, tak od strony problemów jakie bieżąco nurtują środowiska fachowców jak i przeglądu ciekawszych konstrukcji szybowców, samolotów i śmigłowców czy nawet statków kosmicznych. Znając poprzednie roczniki, z tym więc większą ciekawością zabraliśmy się do zaznajomienia z rocznikiem 1964.

Edytorsko wydawnictwo pozostawiono bez zmian: dobry kredowy papier, bardzo dużo oryginalnych zdjęć (w tym sporo barwnych) oraz sztywna, płócienna oprawa z obwolutą. Album otwiera słowo wstępne wydawcy, a następnie obszerne omówienie głównych rezultatów lotu kosmicznego Tiereszkowej i radzieckich lotów grupowych w Kosmosie. Kolejna pozycja poświęcona jest siłom powietrznym NRD.

Najwięcej miejsca, co jest zresztą uzasadnione, zajmuje w albumie problematyka komunikacji i transportu lotniczego. Z tej dziedziny znajdujemy w roczniku m. in. artykuły poświęcone wybranym zagadnieniom komunikacji światowej, przewozom towarowym, „Aerofłotowi", urządzeniom klimatycznym nowoczesnych samolotów komunikacyjnych, a także pozycje poświęcone komunikacji NRD: wyposażenie oświetleniowe w centralnym porcie lotniczym Berlin-Schönefeld i bezpieczeństwo cywilnego ruchu lotniczego w NRD. Bardzo ciekawy jest tu także opis dnia powszedniego pilota komunikacyjnego. Część poświęconą transportowi zamykają informacje o partnerach lotniczych NRD: kubańskim towarzystwie „Cubana de Aviacion" i egipskim „United Arab Airlines (UAA). Z dziedziny sportu lotniczego rocznik przy-

nosi artykuły o spadochroniarstwie w NRD i lotnictwie sportowym Rumunii.

Wśród samolotów świata, które są zawsze stałą pozycją albumu, dominują: krótki opis i ilustracje najnowszego radzieckiego samolotu pasażerskiego Ił-62 oraz zdjęcia i krótkie informacje o radzieckich wielozadaniowych samolotach naddźwiękowych. Inne przedstawione konstrukcje, to samoloty nienajnowsze i dość już znane, a w każdym razie chyba nietypowe dla ostatniego okresu rozwoju lotnictwa. Tu na marginesie drobna uwaga: wydaje mi się, że dział „Samoloty świata" jest najsłabszą pozycją każdego rocznika, a to z tego chociażby względu, że z dużym opóźnieniem podaje opisy najnowszych szybowców, samolotów i śmigłowców na świecie i to nie zawsze najbardziej reprezentatywne typy. Poza tym dobrze byłoby ujednolicić schematyczne rysunki planów konstrukcji i podawać je w jakiejś przyjętej skali, według ogólnie przyjętych zasad w prasie fachowej. Kolejne stałe działy rocznika to: samoloty historyczne, z życia pionierów lotnictwa niemieckiego, mały leksykon lotnictwa oraz bibliografia.

Rocznika lotniczego 1964, siódmego z kolei, nie należy rozpatrywać w oderwaniu od pozostałych. Wydawane w NRD informują głównie o rozwoju lotnictwa w Niemieckiej Republice Demokratycznej i krajach socjalistycznych i na tym tle pokazują również wiele interesujących problemów z lotnictwa światowego. I trzeba stwierdzić, że „Flieger-Jahrbuch" zadanie to spełnia znakomicie.

W tym roku NRD obchodzi 15-lecie swego istnienia, z tej też okazji chciałbym pogratulować redaktorowi i wydawcom rocznika w Berlinie tak cennego albumu, który ma już ustaloną rangę wśród publikacji lotniczych i stałego czytelnika, m. in. także w Polsce. Na każdy nowy „Flieger-Jahrbuch" czeka się cały rok, a potem przez cały rok zagląda się do niego z przyjemnością i studiuje.

J. R. Kon.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-41

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 26 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 303857. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 31. I. 1964 r. Zam. 573 Z-8

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Lot na Antarktydę

Jak już doniosła prasa światowa, do Moskwy powróciły dwa samoloty turbośmigłowe Ił-18, które przewiozły na Antarktydę 70 uczestników dziewiątej radzieckiej ekspedycji naukowej. Samoloty przebyły (w jedną stronę) pomyślnie trasę długości 25 000 km.

AUTO-SAMOLOTEM

Scena załadunku auta do wnętrza samolotu frachtowego DC-7F linii KLM. Samoloty DC-7 zostały na liniach KLM specjalnie przebudowane w celu dostosowania ich do przewozu towarów.

Czkałow z synem

Jednym z najsławniejszych lotników radzieckich w latach międzywojennych był Walery Czkałow. Do niego należało szereg rekordów na miarę światową, m. in. przelot arktyczny długości 9 374 km w ciągu 56 godzin 20 minut i przelot z ZSRR do USA przez Biegun Północny, długości 12 000 km, w 63 godziny 16 minut (1937 rok). Na zdjęciu: Czkałow z synem w 1938 roku. Czkałow zginął 15.XII. 1938 r. przy oblatywaniu samolotu.

Foto: „Grażdanskaja Awiacja"

„ALITALIA" NA NICH SZKOLI

Młodzi kandydaci na pilotów komunikacyjnych włoskich linii „Alitalia" odbywają szkolenie na samolotach odrzutowych Macchi MB-326D. Specjalne centrum szkoleniowo-treningowe „Alitalii" znajduje się w Brindisi.

Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"

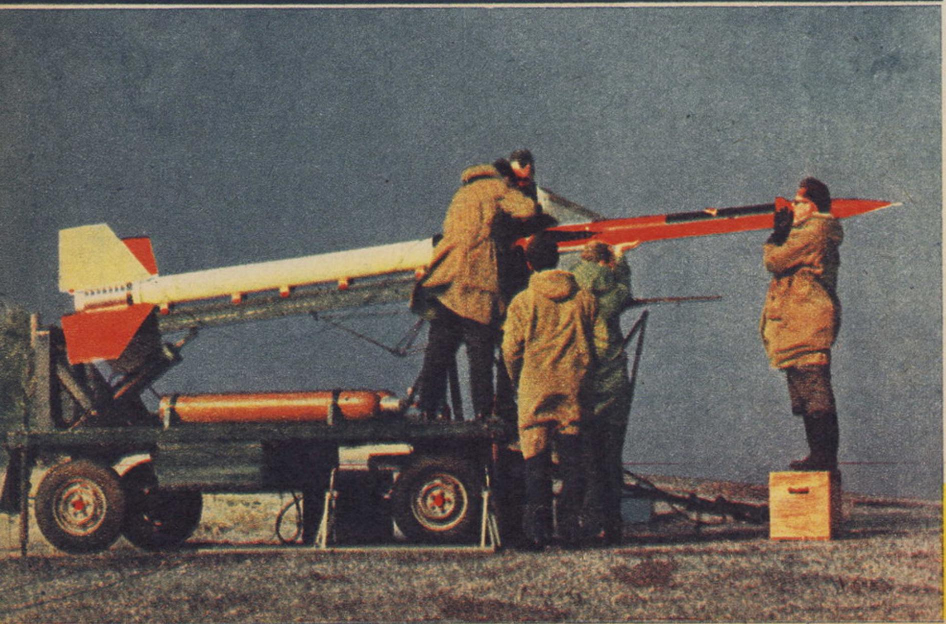
Rekordowy skok

W dniu 16 grudnia ub. r. 13-osobowa grupa spadochroniarzy amerykańskich wykonała rekordowy skok zespołowy z samolotu lecącego na wysokości 13 200 m. Na zdjęciu: Jeden z członków rekordowej grupy pokazuje na twarzy ślady odmrożeń.

W HOLANDII TEŻ

Pracownicy holenderskiego Narodowego Laboratorium Badań Lotniczych i Kosmonautycznych przygotowują do startu rakietę meteorologiczną. Teren badań znajduje się w Texel, nad morzem.

Foto: „Avia" (2)



PRZYGODA W STARYM STYLU

Prawie 23 000 km, z Sydney (Australia) do Londynu, przelecieli wśród wielu przygód dwaj 23-letni piloci angielscy Masefield i Trefgarne na liczącym już 27 lat starym dwupłacie De Havilland „Dragonfly". Lot trwał trzy tygodnie.

Foto: „The Illustrated London News" (2)

LOT
POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES
NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ
Nr 25 ● LUTY 1964 r.

WETERANI

ŁĄCZNIKIEM między bogatymi tradycjami polskiego lotnictwa komunikacyjnego i jego dniem dzisiejszym są dysponujący bogatym zasobem wszechstronnych doświadczeń zasłużeni piloci, którzy pracują w Polskich Liniach Lotniczych od momentu ich założenia w 1929 roku.

Z 10 przedwojennych „milionerów powietrznych" pracują do dzisiaj: Klamens Długaszewski, Stanisław Płonczyński i Ludwik Tokarczyk, których umiejętności wykorzystywane są w dziale szkolenia i treningu personelu latającego dla kształcenia młodych kadr pilotów. Ponieważ rok bieżący jest ostatnim w ich długiej karierze, właśnie tym weteranom poświęcamy niniejszy numer LOT-Nowin. A oto kilka szczegółów z ich życiorysów:

KLEMENS DŁUGASZEWSKI urodził się w 1899 roku w Podzamczu. W 1919 roku odbył przeszkolenie jako lotnik wojskowy. Od 1923 roku pracuje jako pilot w liniach „Aerolloydu", skąd przechodzi do Polskich Linii Lotniczych LOT. Jako drugi z kolei polski pilot zostaje powietrznym milionerem. W czasie wojny przebywa w Wielkiej Brytanii i lata w lotnictwie transportowym. Od 1946 roku pracuje ponownie w Locie, jako pilot, instruktor oraz reprezentant za granicą. Wylatał ogółem 4 miliony kilometrów i spędził za sterem samolotu 21 000 godzin. Chlubny i zaszczytny bilans!

STANISŁAW MARIAN PŁONCZYŃSKI urodził się w 1900 roku w Warszawie. W latach 1921—25 jest lotnikiem wojskowym, latając na samolotach myśliwskich. Jako pilot samolotów komunikacyjnych pracuje początkowo w „Aerolloydzie", potem zaś w „Locie". Jest również pilotem sportowym — dwukrotnie bierze udział w tzw. Challenge, zajmując w 1934 roku II miejsce. W czasie wojny przebywa w Anglii, lata początkowo na samolotach bojowych, następnie pilotuje samoloty poprzez Atlantyk, jest instruktorem i oblatywaczem. Od 1947 roku pracuje ponownie w „Locie". Przeleciał ogółem ok. 3 milionów kilometrów.

LUDWIK TOKARCZYK urodził się w 1901 roku w Warszawie. Od 1918 roku w wojsku, od 1919 — w lotnictwie. Ukończył niższą i wyższą szkołę pilotażu. W 1925 roku przechodzi do „Aerolloydu", następnie do „LOT-u". Jako siódmy z kolei zostaje milionerem powietrznym. W czasie wojny przebywa w Anglii, pilotując samoloty z fabryk i warsztatów naprawczych do jednostek bojowych. Od 1947 roku pracuje znów w PLL LOT. Wylatał ogółem 2 i pół miliona kilometrów — na przeszło 75 typach samolotów.

ВЕТЕРАНЫ

Среди персонала Польских Авиационных Линий ЛОТ есть люди, работающие здесь с момента их возникновения, с 1929 года. Располагая огромным опытом и всесторонними знаниями, эти заслуженные пилоты представляют собой звено, связывающее богатые традиции польской гражданской авиации с ее сегодняшним днем.

Из 10 довоенных „воздушных миллионеров" сегодня еще работают: Клеменс Длугашевский, Станислав Плончиньский и Людвик Токарчик. Они обучают молодые кадры пилотов, проводят тренировочные полеты с летающим составом, передают будущим водителям воздушных лайнеров все свои знания и опыт. Текущий гол — последний в их трудовой биографии, поэтому именно им, нашим ветеранам, мы посвящаем настоящий номер журнала.

КЛЕМЕНС ДЛУГАШЕВСКИЙ родился в 1899 году в Подзамче. В 1919 году обучался в военной авиации. С 1923 года работает пилотом на линиях „Аэроллойда", откуда переводится в Польские Авиационные Линии ЛОТ. Был пятым польским пилотом, налетавшим в миллион километров на трассах нашей гражданской авиации. Впернод второй мировой войны находился в Великобритании — всю войну водил транспортные самолеты. С 1946 года Клеменс Длугашевский опять в рядах сотрудников ЛОТа — работает пилотсм, инструктором, представляет ЛОТ за границей. А всего на счету нашего ветерана свыше 4 миллионов километров, за штурвалом самолета он провел 21 000 часов. Такими итогами можно заслуженно гордиться!

СТАНИСЛАВ МАРИАН ПЛОНЧИНЬСКИЙ родился в 1900 году в Варшаве. В 1921—25 гг. он — военный летчик, летает на истребителях, затем переходит в гражданскую авиацию, сперва в „Аэроллойд", а потом в ЛОТ. Одновременно активно занимается авиационым спортом, дважды принимает участие в международных рейдовых слетах, заняв в 1934 году II место. Годы второй мировой войны Станислав Плончиньский проводит в Великобритании — сражается с Фашистами, участвует в воздушных боях, потом водит транспортные самолеты через Атлантический океан, работает инструктором, летчиком-испытателем. С 1947 года — вновь в рядах сотрудников ЛОТа. Всего налетал около 3 миллионов километров.

ЛЮДВИК ТОКАРЧИК родился в 1901 году в Варшаве. С семнадцатилетнего возраста он в армии, с 1919 года — в авиации. Окончив высшую школу пилотажа, накопив значительный опыт, в 1925 году тов. Токарчик переходит на работу в гражданскую авиацию: сперва в „Аэроллойд", затем в ЛОТ. Седьмым по счету налетал он миллион километров. В период войны Людвик Токарчик находится в Великобритании — пилотирует боевые самолеты с авиационных заводов и ремонтных мастерских в военно-воздушные части. Вскоре же после окончания войны возвращается на родину и с 1947 года мы опять видим его за рулем самолета со знаками ЛОТа на борту. Наш славный ветеран летал на самолетах 75 типов! На его счету — 2 с половиною миллиона воздушных километров.

OLD BOYS

THE past and present activities of LOT are linked by senior LOT's pilots who score with LOT more than 35 years of service.

Out of 10 LOT's pre war „air millionaires" 3 still remain in the Corporation, and namely: Klemens Długaszewski, Stanisław Płonczyński and Ludwik Tokarczyk. Their extensive knowledge and experience helps a great deal the present generation of LOT's flying personnel who often benefit from their advice and assistance. The current year is their last year of service before retirement, and in tribute of their merits, this issue of LOT News is dedicated to them. Herewith we present to our readers their short life stories:

Klemens Długaszewski — born in 1899 in Podzamcze, trained in 1919 os military pilot. From 1923 employed with „Aerolloyd" Civil Airlane, wherefrom transfered to State Polish Airlines, LOT. He was the fifth among the Polish pilots to score one million of kilometers flown. During the Second World War in Great Britain, in Ferry Transport Command. Since 1946 returned to LOT, in turn employed as a pilot, flying instructor, and abroad Commercial Representative. He has flown 21.000 hours and covered over 4 million kilometers. Proud and remarkable achievement.

Stanisław Marian Płonczyński — born in 1900 in Warsaw. In the years of 1921—25 a military pilot. Flying on old fashioned fighters. He starts his carrier as an Airline pilot with „Aerolloyd" and later in LOT. Mr. S. M. Płonczyński has also distinguished sport record — he has twice taken part in pre war „Challenge" placing himself second in 1934. During the Second World War in Great Britain, at first he takes part in RAF operations, later on, in Ferry Transport Command flying the equipment across the Atlantic. Further becomes Flying Instructor and test pilot. As from 1947 returns to LOT. He has flown in total over three millions kilometers.

Ludwik Tokarczyk — born in 1901 in Warsaw. From 1918 in the Polish Army and since 1919 in the Air Force. Has completed tie Primary and Advanced Pilots Training. In 1925 in „Aerolloyd", later on transfered to LOT. Mr. L. Tokarczyk was the seventh among Polish pilots to score one million of flown kilometers. During the Second Worl War in Great Britain employed ferrying the equipment from producing centres to operational squadrons. Since 1947 returned to LOT. Has flown total of two and o half million of kilometers on over 75 types of aircraft.

Zdjęcie pamiątkowe pierwszych pilotów komunikacyjnych. M. Kobrzyński — LOT

NAJSTARSI W „LOCIE"

KLEMENS DŁUGASZEWSKI

BYŁEM trzecim z kolei polskim pilotem komunikacyjnym — wspomina K. Długaszewski — Kiedy we wrześniu 1922 roku założono przedsiębiorstwo „Aerolloyd", nie było w Polsce lotników, którzy umieliby latać na jednopłatowych, o metalowej konstrukcji Junkersach F. 13, które stanowiły jego sprzęt. Dlatego też przez pierwszy rok latali u nas piloci niemieccy. Dopiero w maju 1923 roku przedsiębiorstwo zatrudniło kolegów Burzyńskiego i Karpińskiego, a od 1 czerwca tegoż roku doszlusowałem do nich i ja. Wysłano nas na przeszkolenie do Gdańska, gdzie na dzisiejszym lotnisku we Wrzeszczu szkolili nas fabryczni piloci od Junkersa. Trwało to zresztą krótko, bo lotnictwo polskie dysponowało wówczas prawdziwą mozaiką typów i wylaszowanie się na nowym typie było dla nas właściwie chlebem powszednim. I tak się zaczęło. Do 1930 roku przeleciałem 500 000 kilometrów, a w 1936 ukończyłem pierwszy milion... (Zachowały się z moich czasów dwa zdjęcia, a zamieszczone powyżej trzecie wykonano podczas jubileuszu 40-lecia pracy kpt. Długaszewskiego w naszym lotnictwie komunikacyjnym).

...Wojna rzuciła nas na tułaczkę — mnie i maszynę Lockheed-14 SP-LBF, na której 4 września 1939 roku przekroczyłem granicę, lecąc do Helsinek. Stamtąd w myśl poleceń przeleciałem do Stavanger w Norwegii, a potem do Szkocji. W Wielkiej Brytanii wstąpiłem w 1940 roku jako pierwszy polski lotnik do tzw. Air Transport Auxiliary — paramilitarnej organizacji, zajmującej się m. innymi dostarczaniem samolotów z fabryk do jednostek bojowych. Koledzy Anglicy nie mogli przyzwyczaić się do wymowy mojego nazwiska, zmienili je więc na „Double-Whisky". Nie, nie — broni się kpt. Długaszewski — nie dawałem żadnych powodów do tego przezwiska! Trzy samoloty PLL LOT, które udało się przeprowadzić do Anglii, wydzierżawiono brytyjskiej linii BOAC. Pewnego dnia na jednym z lotnisk w środkowej Anglii natknąłem się na swego starego znajomego: na kadłubie Lockheeda-14 widniały ciągle jeszcze polskie znaki rejestracyjne: SP-LBF...

LUDWIK TOKARCZYK

NIKT z tych, którzy dzisiaj korzystają z komunikacji powietrznej, ba, nawet nikt z młodych lotników nie może sobie wyobrazić jak wyglądała podróż powietrzna w latach dwudziestych — opowiada Ludwik Tokarczyk. Weźmy dla przykładu naszą pierwszą linię międzynarodową — trasę Kraków—Wiedeń, na której często latałem. Zdawałoby się, że to nic, czterysta kilometrów... Ale wówczas stanowiło to trzy godziny lotu, a przy czołowym wietrze nawet i znacznie dłużej. Ponadto łączność między lotniskiem sprowadzała się do rozmów telefonicznych, zaś całymi komunikatami meteorologicznymi były opinie kierowników lotnisk docelowych. O tym, co czekało samolot na trasie, nie wiedział nikt, podobnie jak po starcie nie można było już pilota poinformować o ewentualnych zmianach w sytuacji meteo — maszyny nie miały urządzeń radiowych.

W tych warunkach, przy napotkaniu frontu burzowego albo pasma mgieł, jedyną radą było... siadać na jakimś budzącym zaufanie kawałku pola i przeczekać okres niepogody. Na szczęście rozmiary i prędkość lądowania ówczesnych samolotów pozwalały na tego rodzaju wyczyny. Bardzo wiele zależało przy tym od operatywności pilota. Był sam z 4 pasażerami, a musiał zorganizować pomoc dla zapuszczenia silnika oczyszczenia pola startowego. Często trzeba było prowadzić pertraktacje z przedstawicielami czechosłowackich władz, którzy niemało zaambarasowani byli „spadającymi z nieba" przybyszami, nie posiadającymi żadnych dokumentów uprawniających do przekroczenia granicy. Pamiętam jak podczas jednego lotu aż czterokrotnie musiałem lądować, przyduszony do ziemi przez niskie chmury — i czterokrotnie startowałem. Nic dziwnego, że w Wiedniu utarło się w tych czasach określenie „Polnisches Wetter" — była to taka pogoda, w której można się było spodziewać przylotu tylko polskiej maszyny...

Jak reagowali na tego rodzaju przerwy w podróży pasażerowie? — uśmiecha się L. Tokarczyk — Ustosunkowywali się raczej z humorem. W tym pionierskim okresie komunikacji lotniczej traktowano to raczej jako atrakcję, którą długo się potem wspominało.

STANISŁAW PŁONCZYŃSKI

MÓJ pierwszy lot na samolocie komunikacyjnym? — zaczyna swą opowieść St. Płonczyński — To było 5 marca 1923 roku. Pracowałem wówczas w „Aerolloydzie". Właściwie do usamodzielnienia się miałem odbyć jeszcze kilka lotów z instruktorem — kpt. Kazimierzem Burzyńskim. Tak się jednak złożyło, że miał on poprzedniego dnia imieniny i nie miał rano należytej, powiedzmy, kondycji... Zapadła decyzja, że poprowadzę sam maszynę do Krakowa. Nie bez emocji wgramoliłem się do ciasnej kabiny Junkersa F. 13 (kabiny były odkryte, toteż — jak widać na zdjęciu — lataliśmy w ciepłych kombinezonach). Nadomiar złego w nocy spadł śnieg, zmieniając wygląd terenu i zacierając jego charakterystyczne szczegóły — a przecież właśnie według nich prowadziło się wówczas nawigację. Lot przeszedł jednak bez niemiłych niespodzianek — przynajmniej dla mnie, bo Burzyński bez przerwy dzwonił do Krakowa, by dowiedzieć się czy szczęśliwie doleciałem...

...W międzynarodowym Locie Okrężnym Dookoła Europy, zwanym potocznie „Challenge" — mówi dalej St. Płonczyński — brałem udział po raz pierwszy w 1930 roku na samolocie RWD-2. Zająłem wówczas dopiero 19 miejsce, ale byłem najlepszy spośród Polaków. W dwa lata później miałem startować na RWD-5, wyposażonym specjalnie w warsztatach LOT-u. Na parę dni przed zawodami samolot odbywał właśnie ostatnie próby odbiorcze, gdy podczas lotu tuż nad lotniskiem odleciały mu obydwa skrzydła. Nie wstydzę się przyznać, że się po prostu rozpłakałem — tyle przygotowań i nadziei poszło na marne... Szczęście uśmiechnęło się do mnie natomiast w 1934 roku. Wraz z mechanikiem LOT-u Stanisławem Zientkiem (na zdjęciu) lecieliśmy na RWD-9, zajmując ostatecznie II miejsce, za Bajanem i Pokrzywką. To był doprawdy wielki triumf polskich skrzydeł!

Zdjęcia: M. Kobrzyński (8) i Z. Jóźwiak

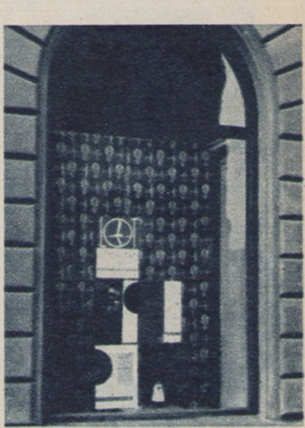
Z okazji Nowego Roku dyrektor Polskich Linii Lotniczych LOT inż. Jan Zwierzyński przyjmował lampką wina wyróżnionych pracowników. Na zdjęciu wyżej: Dyr. Zwierzyński składa gratulacje kierownikowi sekcji dewizowej p. Romanowi Działakowi, wieloletniemu i zasłużonemu pracownikowi LOTu.

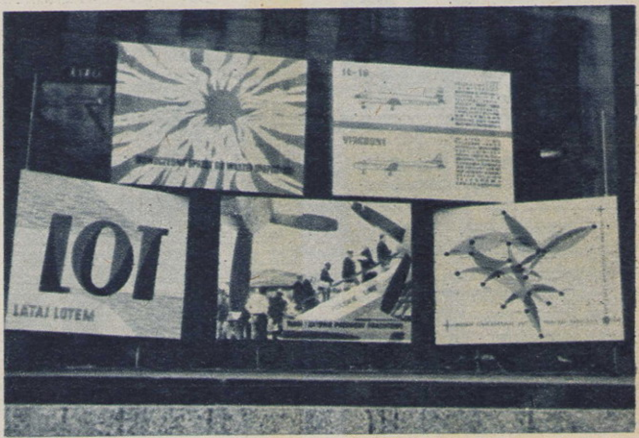
Wychodzące w Ameryce pismo filatelistów i filumenistów AIRLOG — na stronie poświęconej nalepkom bagażowym — zamieściło również parę nalepek lotowskich. Szkoda, że nie są to nalepki najnowsze, ale mamy nadzieję, że i na nowe przyjdzie kolej.

Polskim samolotem z Paryża przyleciał do Warszawy „Błękitny Anioł”, czyli niezrównana Marlena Dietrich, od dawna z niecierpliwością wyglądana przez liczne rzesze stołecznych wielbicieli. Na zdjęciu niżej: Wielka artystka z naręczem kwiatów oraz z torbą i chustką LOTu w ręku, w parę minut po opuszczeniu samolotu, w sali przylotowej na Okęciu.

Wystawy biur podróży i reprezentacyjnych hoteli warszawskich reklamują z powodzeniem usługi LOTu. Zespół Plastyków ART, na zlecenie PLL LOT, wykonał i zainstalował w Warszawie kilkanaście atrakcyjnych witryn reklamowych. Oto, jak wyglądają niektóre z nich:

1. Hotel Europejski
2. Biuro Miejskie PLL LOT przy ul. Waryńskego 9,
3. Hotel Grand
4. Ministerstwo Handlu Zagranicznego przy ul. Frascati 1, gdzie LOT posiada własne stoisko informacji, rezerwacji i sprzedaży biletów.





Rys.: J. Flisak

Polskie Linie Lotnicze LOT przygotowały tradycyjny noworoczny obiad dla 16 przedstawicieli zagranicznych towarzystw lotniczych akredytowanych w Warszawie. Uroczystość odbyła się w sali bankietowej hotelu Bristol. Na zdjęciu niżej: Dyrektor LOTu inż. Jan Zwierzyński wygłasza przemówienie powitalne. Przy stole siedzą od lewej: Z. Kiełbasiński (Pan American Airways), inż. B. Jankiewicz, G. Górecki (CSA), M. N. Grigorian (Aerofłot) i S. Frauenlob (Swissiar).

Zdjęcia: M. Kobrzyński (6) i Z. Jóźwiak (2) — LOT

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA. Wkładka do numeru 6 (657) tyg. „Skrzydlata Polska” z dnia 9 lutego 1964 r.